

LA LIBERTAD

DE COMERCIO

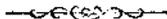
EN LAS ISLAS FILIPINAS

LA LIBERTAD
DE COMERCIO
EN LAS ISLAS FILIPINAS

POR

DON MANUEL AZCARRAGA Y PALMERO.

*Gobernador civil cesante de Manila, Alcaide
mayor que ha sido
de Cagayan y de Bulacan, Comendador de Carlos III, Auditor
honorario de marina, etc.*



MADRID: 1871.

IMPRESA DE JOSÉ NOGUERA, BORDADORES, 7.

PRÓLOGO.

Cuando en 1860 vino á esta corte con real licencia, y al mismo tiempo formando parte de una comision nombrada por el ayuntamiento de Manila para felicitar á S. M. la entonces reina doña Isabel II y á su gobierno por las victorias alcanzadas en la gloriosa campaña de Africa, que acababa de terminar, se hallaba encargado del departamento de Ultramar, en calidad de director, el Sr. D. Augusto Ulloa, hoy ministro de Gracia y Justicia, el cual me recibió benévolamente, tomando de mí informes y noticias del estado de las islas Filipinas y de varias cuestiones de conveniencia general para aquel país, que tal vez tuviera en estudio para resolucion.

El interés con que aquel alto funcionario pedía y oía estas noticias me demostraron la especial solicitud con que empezaban á mirarse los asuntos de Filipinas, y realmente la fundacion de la casa de moneda de Manila, la supresion del estanco de vinos y li-

cores, la creacion del Consejo de administracion y otras reformas no menos importantes son beneficios obtenidos por las islas en aquella época.

Pero la prensa entonces poco se ocupaba de las cuestiones de Ultramar, y menos aun de las relativas á Filipinas, cuyas circunstancias locales y pormenores de administracion hoy mismo apenas son conocidos: esto me movió á escribir algo sobre ambos particulares; y aunque el temor de no acertar me detuvo algun tiempo, las escitaciones de mi amigo y compañero el Sr. D. Manuel Ortiz de Pinedo determinaron mi resolucion y publiqué en forma de artículos en *La América*, periódico quincenal, los primeros capítulos de esta obra.

No tenia, á la verdad, en aquellos momentos un plan completo el trabajo que empezaba, ni me proponia darle toda la estension que luego ha tomado; pero la circunstancia de haber anunciado en el segundo artículo una rápida ojeada sobre la historia del comercio de aquel país para comprobar mis asertos, y la de haber encontrado datos curiosísimos sobre la materia, me engolfaron, por decirlo así, en mi tarea, hasta que terminada mi licencia, y precisado á desempeñar cargos que no daban tiempo apenas para cumplir satisfactoriamente sus funciones, tuve que suspender la publicacion comenzada.

Cesante en 1869 pude reanudar mis trabajos, y venido de nuevo á Madrid en 1870 cuando por el ministerio de Ultramar se habian publicado importantes decretos sobre el comercio de Filipinas, tanto por el Sr. Ayala como por el Sr. Moret, he creído conveniente examinar estas disposiciones de sumo interés

y trascendencia para aquel país, y poner término á la obra en la forma que aparezca.

Esta tiene, pues, por objeto demostrar que el monopolio y las restricciones son la causa de que la riqueza de las Filipinas no se haya desarrollado hasta el grado que era de esperar de las condiciones especiales de aquel territorio, de que su comercio haya arrastrado una vida lánguida y nada expansiva hasta muy entrado el presente siglo, y que por tanto el libre-cambio es el gran remedio que hay que aplicar á estos males; porque con la libertad surgieron las primeras especulaciones de los fundadores de Manila, y con la aplicacion de este principio eficazísimo han tomado un incremento conocido la produccion y el tráfico de aquellas islas.

Con este sistema se resuelven muchos problemas interesantes á su riqueza y prosperidad que comienzan ya á plantearse; la aplicacion de este principio puede ser en aquel país por sus especiales condiciones mas amplia y completa que en ningun otro, hasta llegar á la supresion de todo monopolio y á la desaparicion de las aduanas, si bien de una manera prudente y conforme á la marcha tranquila y reposada de la vida y progreso de aquellos pueblos; es decir, lenta y gradualmente, pero con firmeza y sin vacilaciones, por medio de medidas parciales, pero no heterogéneas y contradictorias, y aun el pensamiento de fomentar en lo posible el comercio español en aquel Archipiélago está al alcance de las teorías del libre-cambio, porque estas producen la competencia, y la competencia es el gran estímulo para toda actividad y al propio tiempo una garantía de que, privilegios concedidos á

determinadas clases é industrias, no han de venir á perjudicar los intereses mas sagrados del consumidor y del productor en general.

La ciencia económica, esencialmente práctica, no tiene mejores comprobantes que los hechos recogidos de la historia, y hé aquí por qué he querido trazar ligeramente una reseña histórica del comercio de nuestras Filipinas, porque en ella aparece la aplicacion de los dos sistemas que aun hoy están en lucha, y en ella pueden estudiarse y se tocan y se ven las consecuencias del uno y del otro.

El buen metodo ha exigido dividir esta reseña en grandes períodos marcados por ciertos puntos culminantes: y la diversidad de la legislacion, así como los nuevos rumbos y el mayor ó menor ensanche tomado por el comercio, son las bases de la division adoptada en cuatro épocas, á saber: primera, que se refiere á los primeros tiempos de la Conquista, en que no habia aduanas ni restricciones, y en que un movimiento instintivo conducia á los nuevos pobladores á despachar á las Américas cargamentos de manufacturas del Oriente; la segunda, que comprende todo el tiempo en que, comprimiéndose por reales cédulas aquella expansion, estuvo reducido todo el movimiento mercantil de Filipinas al célebre comercio llamado de la Nao de Acapulco; la tercera, en que sin suspenderse este comercio se establecieron comunicacion y tráfico directos con la Península, primero por medio de barcos de guerra y despues por los de la Real Compañía de Filipinas; y la cuarta, que comprende los modernos tiempos en que se abrieron el puerto de Manila y otros varios al comercio universal.

Las fuentes de donde he tomado los datos contenidos en esta obra son una historia del jesuita padre Chio, el extracto historial sobre el comercio de Filipinas, mandado imprimir por orden del rey en 1736, la Historia de los establecimientos ultramarinos de las naciones europeas, del duque de Almodóvar, el informe sobre el estado de las islas Filipinas en 1842, de D. Sinibaldo Mas, un informe manuscrito de la época del mando en las islas del general Noezagorg, redactado en la secretaría del gobierno superior, y algunos documentos de los archivos del ayuntamiento de Manila, de la Sociedad Económica y del gobierno político militar de Zebú.

Este modesto trabajo, que no pretende estar exento de incorrecciones, y tal vez de otros lunares, tiene un interés esencial y es el que versa sobre una materia de que apenas se han ocupado los historiadores de aquellas islas: las crónicas escritas por laboriosos eclesiásticos, únicos libros de historia que se pueden consultar sobre Filipinas, no contienen otra cosa que descripciones de las campañas sostenidas contra los holandeses, de las guerras seguidas contra los infieles, tanto del Archipiélago como del continente del Asia, rebeliones de los indígenas en algunas provincias, prontamente sofocadas, las sangrientas colisiones con los chinos establecidos en el país, portentosos milagros, progresos de las misiones en China, Anam y el Japon, famosas contiendas entre la jurisdicción eclesiástica y el poder civil representado por el gobernador general y el Real Acuerdo, grandes crímenes, otros hechos notables de diferentes espe-

cies y algunos cambios en el personal y en la forma de la administración del país.

Pero en todas estas obras, siempre útiles é importantes, se nota entre otros un vacío que consiste en la ausencia de antecedentes relativos á la legislación económica y mercantil, carencia de datos comprobantes y aplicativos del desarrollo de la riqueza del país y de su movimiento comercial, falta de análisis crítico de las disposiciones legales de aquel género y de su influencia en la decadencia ó progreso de la producción y del comercio.

Hé aquí el vacío que se intenta llenar, aunque muy someramente, con la presente obra; en ella están la base y las indicaciones de una historia general del comercio de Filipinas, empresa tan grande como provechosa, que no sé si me encuentro con fuerzas bastantes para acometer y llevar á cabo, y que de todas maneras recomiendo á las personas estudiosas que se dedican á trabajos relativos á aquella importante parte de nuestro territorio ultramarino.

Y no quiero concluir sin asegurar de nuevo lo que mas de una vez he escrito: la España posee en la Oceanía un gran imperio; allí hay una inmensa riqueza desconocida que ha de ir brotando en aumento cada dia; allí hay poblaciones hoy insignificantes, que están llamadas á ser importantes centros mercantiles; que lo que requieren por ahora aquellas islas son reformas administrativas y económicas; que su riqueza y bienestar no se fomenta con el monopolio y las restricciones, sino con la aplicación genuina del fecundo principio de la libertad del tráfico, y que la protección que allí necesita el comercio naciona'

por parte del gobierno es la construcción de puentes, caminos, canales, puertos y faros y toda especie de comunicaciones interiores y exteriores, á la altura de la civilización de nuestros días.

Madrid 20 de Julio de 1871.

M. DE A.

CAPÍTULO I.

Situación geográfica del Archipiélago. — Ventajas de esta situación. — Sus ricos productos. — Aumento de la producción en veinte años. — Auxiliares inmediatos del comercio.

I.

Las islas Filipinas, por su posición geográfica tan ventajosa y por la abundancia y variedad de sus codiciados productos, están llamadas á ocupar un puesto importante entre los países comerciales y á ser una fuente de inagotable riqueza no solo para sus propios habitantes, sino también para la madre patria, que tantos sacrificios de sangre y de dinero ha hecho para su conquista y sostenimiento hasta una época no muy remota.

Entendido este Archipiélago en el mar de la China, desde los 4 hasta los 22 grados latitud Norte y entre los 120 y 132 longitud Este, se hallan sus terrenos fecundados por el calor de los trópicos y producen abundantemente todos esos artículos propios de la zona tórrida, de consumo general en el globo, y que son tan apetecidos en los activos mercados de Europa y de América.

La planta Nicosiana, ó sea el tabaco, que es una de las principales producciones de aquellas islas, y cuyo cultivo se ha ido estendiendo á muchas provincias por recientes disposiciones del gobierno, no tiene mas que un solo rival, que es el tabaco de la Habana, y es de esperar que desestancada esta rica produccion, y aplicados á la cura de su hoja y á la elaboracion, los adelantamientos de que es susceptible, será el único de que se surtan los mercados de España, y el cigarro de Cagayan llegará á ser tal vez superior al de la reina de las Antillas.

El azúcar, cuyo cultivo ha tomado un gran incremento en pocos años, refinado en la fábrica de Aguirre y Compañía, ha sido ya preferido en algunos mercados á los azúcares de Cuba. El abacá, sobre todo producto peculiar de aquel Archipiélago, empezado á cultivar en la provincia de Albay á impulsos del celoso gobernador Peñaranda, y estendido despues á Camarines y á las Visayas hasta la isla de Mindanao, ha crecido tambien prodigiosamente y no encuentra rival en ningun mercado, porque en ningun otro país se produce.

Solo estos tres artículos, de los cuales los dos primeros constituyen toda la riqueza de nuestra poderosa Antilla, son suficientes para sostener y hacer prosperar toda la poblacion (hoy de 5 millones de habitantes) que ocupa las 300 leguas de aquel rico Archipiélago, pues todas las cantidades, siempre ascendentes, de estas producciones, que salen al mercado de Manila, son inmediatamente compradas por las casas inglesas y norte-americanas, algunas veces á precios fabulosos.

Produce tambien aquella privilegiada tierra el árbol del coco, del que se estrae un aguardiente tan bueno como el mejor, y un aceite para el alumbrado que ha tenido últimamente gran demanda y esportacion. El cacao, el café, el añil, el algodón, aunque en pequeñas cantidades, porque el cultivo de estos artículos se hace en escala menor por falta de brazos y de capitales, ó porque para los que existen el cultivo mas conocido de las otras producciones ofrece mas segura ganancia.

Y no hay duda que, creciendo la riqueza y la poblacion, se harán plantaciones en grande de estos artículos y se dedicarán tambien los naturales del país al cultivo de pimienta, de la nuez moscada y hasta de la morera, de la cual, en tiempo de Basco, llegaron á existir en Camarines cuatro millones y medio de piés, habiendo desaparecido despues las plantaciones en cuanto se eximió á los labradores de dichas provincias de la obligacion de sostenerla impuesta por aquel ilustre gobernador, y porque faltaba la base de toda especulacion, que es el interés particular.

Además de todos estos géneros coloniales producen las islas el alimento comun de sus habitantes, que es el arroz, y con tal abundancia que casi todos los años tiene un sobrante para abastecer á algunos países vecinos, como lo demuestra el volúmen de su esportacion, que aumentará ó disminuirá segun la demanda, merced á las franquicias concedidas modernamente á este cercal.

Aunque apartadas aquellas regiones de los activos y consumidores mercados de Europa y América, la calidad de sus productos y los adelantos de la na-

vegacion las han puesto en constante relacion y tráfico con los mercados de España, de Inglaterra y de los Estados- Unidos, y aun en este concepto el porvenir se ofrece muy lisonjero si se lleva á cabo, como es de esperar, la gigantesca obra del canal del istmo de Suez, pues de esta manera se pondrán aquellos pueblos en mayor contacto con la civilizada Europa. (1)

Tienen además las Filipinas en sus alrededores, por decirlo así, importantes mercados de consumo. Hállanse á tres ó cuatro dias de ese inmenso imperio de la China, de mas de 300 millones de habitantes, que tanta ambicion ha despertado en las naciones mercantiles y que poco á poco va abriendo su casi desconocido seno al tráfico extranjero, merced á los esfuerzos de la Inglaterra, y en particular de la reciente expedicion anglo-francesa.

Nuestro comercio y relaciones con la China se puede decir que empezaron con el establecimiento de Manila, y ha habido caso de enviar el emperador celeste embajada al gobernador de Filipinas: surten las Islas á los chinos de arroz en sus frecuentes épocas de hambre, de azúcar, de algun tabaco, de balate, asta de búfalo y otros varios artículos, y por esta razon, y por ser el país mas inmediato á ese pueblo, ellas son las que han de reportar mayores ventajas de la apertura de nuevos puertos en la China y de que ese Imperio Celeste entre en el gran movimiento del mundo civilizado.

Al Este de esta rica y consumidora vecina se encuentra el Japon, rico tambien y que al fin los es-

(1) Téngase presente que esto se escribió en 1861.

fuerzos de los portugueses, holandeses, norte-americanos, ingleses y franceses van á poner en contacto con todas las naciones civilizadas; allí preséntanse tambien á nuestra colonia filipina nuevos mercados para sus azúcares, de que carecen los japoneses, y para sus demás artículos, que ya encontrarán consumo en cuanto aquel pueblo entre en la activa vida del tráfico con otros pueblos.

Esa misma expedicion franco-española á Cochinchina, que mirando la situacion de Mindanao y de Joló, nos ha hecho esclamar con el romancero del Cid:

Antes que á guerras vayades
sosegad las vuestras tierras,

ha venido á abrir en Saygon una nueva plaza de comercio vecina, en donde pueden surtirse de arroz de Filipinas en caso de escasez, en donde encuentra ocupacion una parte de la marina mercante de Manila que esporta este cereal desde Saygon á los puntos en que no lo hay con tanta abundancia.

Esas colonias improvisadas en la Australia, esa Inglaterra, como dice Febrer en su obra traducida por D. Venancio Abella, trasportada á la Oceanía con sus Parlamentos, sus municipalidades, sus tribunales, su imprenta, sus establecimientos de beneficencia y sus medios de locomocion, llama poderosamente á esa parte del globo el gran comercio y el porvenir de las islas Filipinas. Allí tienen abiertos mercados de consumo para todas sus producciones, consumo que aumenta cada dia é irá creciendo en proporcion de esa poblacion europea que allí inmigra y se reproduce de una manera maravillosa.

Esa misma posicion geográfica de las Islas coloca—
das entre la India y la China, el Japon y la Australia,
puede llegar á convertir fácilmente el puerto de Ma—
nila ó algun otro del Archipiélago en puerto de esca—
la y depósito del inmenso y lucrativo comercio que
se hace entre esas naciones. y por último su condi—
cion de Islas dotadas por la naturaleza de puertos
mas ó menos capaces, facilitando el acceso á toda cla—
se de embarcaciones, favorece sobremanera la espor—
tacion de sus productos naturales y la importacion
de las manufacturas extranjeras.

Difícilmente, pues, se encontrarán otras colonias
que encierren mas elementos de riqueza que nuestras
Filipinas, que por tener de todo poseen minas de oro,
de cobre, de hierro y de carbon, y hasta abundan en
buenas maderas de construccion naval. Yvéase con
cuánta razon podemos decir que aquellas provincias
ultramarinas están llamadas á contribuir poderosamente
al engrandecimiento de la patria comun y á que
vuelva nuestra España á ocupar en Europa el pues—
to que le corresponde y del cual nunca debió haber
descendido.

II.

Con circunstancias tan ventajosas y la marcha li—
beral adoptada por el gobierno modernamente, las
islas Filipinas han prosperado de una manera cono—
cida, ha comenzado á desenvolverse su riqueza y el
comercio ha tomado gran vuelo, como lo demuestran
claramente el prodigioso incremento de la exportacion
de sus productos naturales y el notable aumento de
las rentas públicas de veinte años á esta parte.

Hagamos, en comprobacion de lo dicho, algunas comparaciones entre los curiosos datos que tenemos á la mano. D. Sinibaldo de Mas, persona muy competente en asuntos de aquel país, en su Estado de las Islas Filipinas en 1842 presenta un cuadro del aumento de la renta del tabaco, que es una de las mas ricas producciones del país, desde el año 1782 en que se estableció el estanco hasta 1840, en que escribia. Pues bien; sin embargo de la gran traba que el estanco opone al desarrollo de esta siembra, veremos que aquel aumento progresivo ha continuado hasta nuestros dias, segun los datos que ponemos á continuacion, facilitados por D. Santiago García Salas, director que ha sido de Colecciones en aquellas islas.

AÑOS.	IMPORTE de las rentas del tabaco.
1840	2.123.505 pesos.
1845	2.570.679 »
1850	3.036.611 »
1855	3.721.168 »
1859	4.932.463 »

Esta misma suma de 4.932.463 pesos fuertes es la que vemos que viene en el presupuesto de ingresos para 1860.

El azúcar, que en 1782 era la única produccion del país que empezaba á llamar la atencion, porque se habia esportado por valor de 30.000 picos (cinco arrobas y media cada pico), no pasaba en la esportacion de 1840 de 146.661 picos; en 1854 habia ya ascendido á 566.371 picos, y en 1857 á 714.059 en cuya época tenia este artículo un precio exorbitante en la plaza de Manila.

La exportacion del abacá ha crecido tambien en la misma proporcion, sin embargo de que este artículo solo se dió á conocer en el mercado á principios de este siglo: veamos el progreso de esta produccion:

Años.	Exportacion.
1840.	83.790 picos.
1845.	102.490
1850.	123.410
1853.	221.518
1857.	327.574
1858.	412.502

Seria ageno de estos estudios traer un cuadro comparativo de cada uno de los demás artículos del país; pero puede asegurarse que casi todos ellos han tenido un crecido aumento en estos últimos veinte años. Solamente en el arroz se nota que la exportacion habia disminuido en los años 1858 y 1859, aunque ha aumentado despues en 1860. Esta pequeña disminucion no ha influido en el aumento general del volúmen de la exportacion de productos del país, pues sin duda es debida á que algunas provincias se han dedicado mas en los años últimos á la caña de azúcar, al aceite y á algun otro artículo, por el inmenso lucro que les proporcionaran estas producciones. De todos modos, el beneficio que han recibido las Islas del decreto de libre importacion y exportacion del arroz en 1856 siendo director de Ultramar D. Isidro Diaz Argüelles, ha sido el dejar este ramo de comercio entregado, como debe estar, al interés particular, para que cuando haya una gran cosecha sea fácil y espedito llevar á vender el cereal á los mercados vecinos, con gran provecho del productor, y cuando lejos

de haber sobrantes escasee en las Islas, sea igualmente fácil traerlo de otros países, para que este alimento tan necesario conserve siempre un precio medio. Y creemos que el indígena, bajo estas condiciones, volverá siempre al cultivo de este grano, porque es muy conocido, y porque, como hemos dicho, es su principal alimento.

El importe total de importacion y esportacion de Filipinas estaba reducido en 1840, segun el Estado de D. Sinibaldo de Mas, á unos 5 millones de pesos, suma que se ha mas que cuadruplicado en 1860, ascendiendo, segun datos de la secretaría de gobierno, á 22 millones de pesos fuertes.

Y tal vez en estos datos haya alguna equivocacion, pues en un Diccionario de comercio y navegacion que actualmente se está publicando en Francia leemos, con referencia á una publicacion inglesa, que el volumen del comercio de Filipinas en el año de 1856, era: importaciones, 13 millones de duros; esportaciones por el mismo valor, es decir, 26 millones en total, ó sean, como dice el citado Diccionario. 134.400.000 francos, distribuidos en la forma siguiente:

75.000.000	Comercio con Inglaterra y sus colonias.
25.000.000	Idem con los Estados-Unidos.
34.000.000	Idem entre España, Francia, Alemania, China, California, islas de Sandwich y Chile.

Este gran aumento de nuestro comercio exterior en aquellas lejanas regiones, del cual en España mismo no se tendrá tal vez un perfecto conocimiento, refléjase tambien en el comercio interior, y por tanto en la marina mercante de cabotaje, como que está ocupada en trasportar todos esos artículos desde los

muchos centros de produccion á los mercados del Archipiélago, que casi podemos considerar reducidos á la plaza de Manila, aunque hay algunos otros puertos abiertos á la bandera extranjera. A fines de 1841 los barcos de cabotaje no pasaban de 614, en 1853 llegaban ya á 3.847, y en 1860 los barcos matriculados en la capitania del puerto ascendian á 6,730 con 50.000 marineros y 150.000 toneladas de cabida.

Estos datos demuestran, á nuestro juicio, de una manera evidente el estado próspero de aquellas colonias y el bienestar consiguiente de sus habitantes, y comprueban asimismo que poseen aquellas islas grandes elementos de riqueza que han de multiplicar indefinidamente sus productos y levantar á un alto grado su importancia mercantil.

III.

Así en estos últimos tiempos hemos visto nacer los auxiliares inmediatos del comercio, creándose una sociedad de seguros marítimos titulada *La Esperanza*, que ha repartido dividendos de 28 por 100, y otra sociedad tambien de seguros mútuos entre los barqueros. Hemos visto remediarse los graves males que padecian los comerciantes de Manila, fiando continuamente á los empleados del gobierno que manejaban fondos y á los contratistas con la administracion, fundándose al efecto una sociedad de fianzas que por una desgracia está hoy en liquidacion, y otra entre empleados que fué iniciada por D. Manuel Carcer, contador que era de Hacienda pública.

Se ha formado tambien para el transporte interior una compañía de comercio bajo la direccion de uno.

de los negociantes mas ilustrados de aquel país, don Juan Bautista Marcaida, que hace viajes diarios y semanales desde el puerto de Manila á Cavite, Bulacan, Pampanga y Batangas. Tenemos entendido que esta compañía va á establecer una línea entre la capital é Iloilo, en las Visayas, y por último vemos la existencia y el estado ventajoso del Banco Español-filipino de Isabel II, que acude con su capital á las necesidades de numerario de aquella plaza de comercio.

Y por cierto que en el año de 1840, que hemos tomado por punto de partida para demostrar la prosperidad de nuestras islas Filipinas, cuando D. Sini-bald'o Mas indicó la conveniencia de crear un Banco que, dando capitales á un módico interés facilitara las especulaciones mercantiles y proporcionara ocupacion lucrativa á un gran número de caudales paralizados, fué mal recibida esta idea, creyéndose en general que no existian en el país capitales para formar los fondos del Banco ni bastante movimiento mercantil en la plaza para ocuparlos ventajosamente. A los pocos años ya entraba este pensamiento en el plan de mejoras del dignísimo general Clavería, cuyos males privaron al país antes de tiempo de su inteligente gobierno, y por fin en el año 1852, siendo gobernador capitán general D. Antonio de Urbistondo y su asesor de gobierno D. Antonio Rosales, se instituyó el Banco Español-filipino de Isabel II con un capital de 400.000 pesos fuertes, de los cuales 200.000 pertenecen á los fondos de las obras pias que, segun decreto de creacion, debian tomar 1.000 acciones in-enajenables.

En los primeros años de su fundacion parecia realmente que aquel establecimiento no iba á corresponder á las esperanzas de sus fundadores, como que hubo gran dificultad para colocar las otras 1.000 acciones; las utilidades en 1856 apenas llegaban á un 4 ó 5 por 100, y además la gran crisis de plata que en el 57 estaba en su mayor auge, hizo retirar de la circulacion los billetes de pequeñas cantidades, perdiendo por tanto el Banco el beneficio que de su papel sacan esta clase de establecimientos.

Mas para que se vea que no deben acogerse nunca con prevencion las empresas mercantiles ni juzgarlas por sus primeros resultados, debemos decir que el mal del papel se remedió declarando los billetes como plata y recibéndolos así en el Banco y en todas las oficinas; los dividendos del 58 y 59 subieron ya al 8 por 100, siendo mayores aun las utilidades, puesto que con el exceso se completó el fondo de reserva de 24.000 duros prevenido por el reglamento y el año pasado de 1860, además de haber recibido los accionistas un 7 1/2 por 100, destinaron una parte de las utilidades á formar un donativo patriótico de 20.000 duros que fué remitido al gobierno, para los gastos de la guerra de Africa.

Así las acciones de aquel Banco se vendian ya últimamente con una prima de un 15 por 100, y aun á este precio apenas se encontraban en la plaza, y es de esperar que continuando en este camino próspero aquellas instituciones tan necesarias en el comercio, aumentará como debe su capital efectivo y la emision de billetes hasta donde permita la ley del 56, se pondrán sucursales en las provincias en que se nota gran

movimiento mercantil, como la Pampanga, Batangas y Albay, y esto mismo despertará la idea de crear un Banco agrícola que lleve á la agricultura los beneficios que el de Isabel II proporciona hoy al comercio.

Hemos visto tambien últimamente fundarse en la capital una Casa de moneda que, resolviendo definitivamente la crisis de la plata, prevenga las serias dificultades de la misma especie que en adelante puedan sobrevenir en aquella plaza. Este establecimiento fué pedido por el ayuntamiento de Manila y recomendado eficazmente por el general Norzagaray, que entonces mandaba las islas; es hoy debido entre otros beneficios á la intoligente solicitud que muestran por aquellos países el actual ministro de Ultramar y el director del mismo ramo.

En lo tocante á las rentas públicas, para ver el notable aumento que como dijimos han tenido estas en los últimos años, no tenemos mas que comparar las cifras bien diferentes que vemos en los presupuestos de Ultramar de los años 1839 y 1859; en los primeros se presupuestan por ingresos en la seccion de las islas Filipinas 4.404.625 pesos fuertes, en los segundos por el mismo concepto 10.017.341, habiendo ya un aumento de 300.000 pesos en los del año 1860, sin que este progreso ascendente sea debido á recargos en el impuesto directo, sino solamente al gran desarrollo de las rentas estancadas.

CAPITULO II.

Corto desarrollo del comercio en proporción á la riqueza del país. — Escasa población blanca y su alejamiento de la industria agrícola. — Mayor prosperidad de otros establecimientos de los mismos mares en menos tiempo de existencia. — Opinión equivocada sobre el espíritu emprendedor de los españoles.

I.

Sin embargo del satisfactorio cuadro que acabamos de pintar, un equivocado y excesivo amor á nuestras cosas no debe cegarnos hasta el punto de desconocer que las islas Filipinas no han prosperado todo lo que era de esperar de las condiciones tan ventajosas con que la Providencia ha querido favorecerlas, que su riqueza ha estado paralizada por espacio de casi tres siglos, y que su comercio, sobre todo, no ha tomado el vuelo que le correspondía tomar, permaneciendo, por el contrario, como encerrado en un círculo mezquino del cual solo ahora empieza á salir.

En primer lugar, al cabo de trescientos años de nuestra dominación en aquel país, apenas se ha extendido la raza española, pues según últimos datos, no pasa en la actualidad la población blanca repartida en todo el Archipiélago de unas 9.000 almas,

cuya mayor parte reside en Manila; así sucede que si nos internamos en las provincias solo encontramos en las cabeceras (capitales de provincia) una docena de blancos ó tal vez menos, y ya en los demás pueblos no se nota señal alguna de que sean posesiones de la nación española, si no es el convento ó casa parroquial y el cura, que por lo general es español, perteneciente á alguna ó den religiosa.

Esas grandes plantaciones de café, de nuez moscada, de pimienta y otros artículos coloniales que visita el viajero al pasar por las islas de Ceylan y de Penang en las posesiones inglesas, que tanta riqueza reportan al país y al plantador europeo, no se conocen en Filipinas. Existen algunas haciendas de labranza, generalmente de arroz, que pertenecen á las cuatro comunidades religiosas y á algun establecimiento de enseñanza; pero los particulares españoles apenas tienen alguna que otra propiedad rústica en la provincia de la Pampanga y en la de la Laguna, fuera de esto, las tierras muy subdivididas y en su mayor parte no deslindadas ni bien definida su propiedad se hallan en manos de los indígenas, que no tienen recursos ni conocimientos para aplicar á la agricultura esos adelantos que son tan comunes en Europa, y obsérvase hace ya largo tiempo que por la incuria y falta de cálculo de aquellas gentes van pasando las tierras por medio de contratos de retroventa, muy generales entre los labradores, á manos de los mestizos chinos, raza inteligente é industriosa, resultado de mezcla del chino con el indio, y que parece ser la llamada á emprender esas grandes explotaciones.

La cosa estraña que los españoles que pasan á aquellas regiones á hacer honradamente una modesta fortuna no se dediquen mas á la agricultura en un país donde hay tantos terrenos incultos y de tanta fertilidad, en donde los jornales son sumamente baratos y las producciones de tan segura y lucrativa venta, creando esos grandes establecimientos agrícolas que tan buen resultado dan en nuestra misma isla de Cuba, en donde el cultivo del tabaco y de la caña de azúcar se lleva á la mayor perfeccion, porque siendo allí el empresario rico capitalista abarca grandes gastos para la explotacion de sus terrenos, que no puede hacer el pequeño labrador. Y cuidado, que en aquella Antilla se ha tropezado siempre con el inconveniente de la falta de brazos, con los cuantiosos desembolsos que hay que hacer en los ingenios para la adquisicion de esclavos y con la carestía consiguiente de la produccion obtenida con esos brazos, pues los buenos principios económicos nos enseñan que el trabajo libre es el mejor y el mas barato.

Se ha intentado en algunas provincias como en la de Mindoro, por ejemplo, el establecimiento de haciendas de labranza trabajadas por chinos que, según tenemos entendido, no han dado resultados muy satisfactorios, y sin que á nuestro juicio puedan por ahora darse por asentadas las causas de este mal éxito, la verdad es que el chino en Manila se resiste á dedicarse á la agricultura, sin duda porque en esta industria no encuentra mucha ganancia y prefiere entregarse al comercio por menor, á las artes y á los oficios, hasta ser mozo de cordel.

Ofrece sin duda algunas dificultades la instala-

cion de haciendas de labranza dirigidas por españoles, aunque creemos un tanto exagerada la opinion de que los indios reciben con disgusto y recelo estos establecimientos: nos reservamos esplanar este importante punto en otra ocasion, y por ahora nos contentaremos con indicar que es tiempo ya de llamar la atencion de los capitales, que es lo que á nuestro juicio hacen allí falta, sobre esa inmensa riqueza muerta, que no puede menos de corresponder á una explotacion entendida y perseverante, y que aun bajo el punto de vista político es conveniente que siquiera en las cabeceras de provincia haya una media docena de hacendados españoles que facilite la propagacion de la raza y conserve la influencia que le corresponde.

Si volvemos la vista al comercio, que es el objeto principal de estos estudios, nos encontramos con que Manila es la única plaza mercantil que existe en aquellas 300 leguas de fértiles islas, dotadas de puertos y ensenadas, y productoras, como hemos dicho, de los mas apetecidos géneros coloniales, pues si bien se nota algun movimiento comercial en Cebú, en Albay y en algun otro punto, ninguno de ellos puede llamarse plaza de comercio, y los comerciantes que allí se ven son por lo general comisionados de las casas fuertes de Manila, que están dedicados al acopio de productos del país para remitirlos á la capital, desde donde se esportan al extranjero.

Este monopolio que viene á ejercer la capital sobre todas las islas no puede ser conveniente al comercio ni á la produccion, y aunque con el objeto de dar mayor expansion al tráfico de productos del país

se abrieron algunos puertos como el de Zamboanga, Iloilo y Sual, no se ha logrado el objeto, porque no ha coincidido con esta medida el establecimiento de casas extranjeras en estos mismos puntos. Las procedencias de los ingresos de aduanas en el año de 1860 nos manifiestan que no se ha despertado gran movimiento de comercio exterior en esos puntos nuevamente abiertos, pues que ascendiendo el total presupuestado de esta renta en aquel año á 664.100 pesos fuertes, solo corresponden por derechos de importacion y esportacion á Zamboanga 2.000 pesos fuertes, á Iloilo 100 y á Sual 2.000.

Ya hemos dicho que la falta de desarrollo de esas nuevas plazas de comercio exterior proviene de no establecerse en ellas casas extranjeras, porque hay que tener en cuenta que casi todo el comercio de esportacion de artículos del país y de importacion de manufacturas está sostenido por esas casas extranjeras de Manila inglesas, norte-americanas, alemanas y francesas, las cuales compran todos los productos indígenas que se presentan en la plaza ó los que les llevan los acopiadores españoles á quienes han hecho anticipos de dinero que á su vez han tomado del Banco ó de los particulares, y venden á los comerciantes al por menor los productos manufacturados de esas incansables fábricas de Europa que necesita el país para su consumo.

Hay casas españolas, como la de José María Tuason y Compañía, Aguirre y Compañía, Fernandez de Castro y alguna otra, cuyas oficinas están planteadas de una manera que denota la ocupacion vasta y continua de muchos asuntos mercantiles, y que están en

relacion con los principales mercados de Europa y América; pero en general el comercio español puede decirse que está limitado al de cabotaje, á comprar en las provincias los artículos del país, anticipando cantidades de dinero á los cosecheros para remitir cargamentos al mercado de Manila ó directamente á las casas de quienes son comisionados, si bien hay que decir tambien que nuestro comercio con China y con la Australia va tomando algunas proporciones.

Ese volúmen total del comercio de Filipinas, que segun nuestros cálculos debe haber andado muy cerca de 30 millones de duros en el año de 1860, y que comparado con el de 1840 denota un crecimiento asombroso, no es, á nuestro juicio, el que debia esperarse de 5 millones de habitantes, con un género de producciones como el que da, y enclavado en un punto en que se cruzan tantas y tan importantes especulaciones mercantiles. Y al sentar esta proposicion tenemos en cuenta el mayor movimiento mercantil y el mas rápido desarrollo que hemos observado en otros puntos de aquellos mares que no tienen tantos elementos de riqueza como nuestro Archipiélago filipino.

II.

El primer punto que toca el viajero que va por el Istmo á las Indias orientales es la isla de Ceylan, isla conquistada por los portugueses en los tiempos de su grandeza y de sus admirables empresas marítimas, que despues pasó á poder de los holandeses y luego de los ingleses, á cuya nacion pertenece desde el año de 1795. Como país del mismo clima que Filipinas,

tiene casi sus mismas producciones, ó al menos de la propia índole: el azúcar, el café, el cacao, canela, pimienta, bétel, y hasta el té, que parecia producto peculiar de la China.

Hállase esta isla cubierta por todas partes de magníficas plantaciones de esos productos coloniales, y sin embargo de que allí el europeo tiene que servirse del indígena para el cultivo del campo, y que el *singulaya*, segun sentir de varios escritores, es la raza mas indolente del Oriente, la propiedad rural europea, cultivada en aquella isla el año de 1840, pasaba de un millon de acres, habiendo por cierto sabido los ingleses situar sus haciendas muy cerca de los puertos, dejando el interior á los indígenas, sin duda para evitarse los gastos de conduccion y obtener mayor ganancia ó mas baratura en sus productos.

El año de 1840 ya se notaba un gran desarrollo en la produccion de esta isla y en su comercio, y en 1855, segun una relacion oficial que dirigió á la corte inglesa el gobernador Vard, el volúmen total del comercio de aquella provincia habia ascendido á cerca de 14 millones de pesos, suma superior á la que daba en la misma época el comercio de nuestras Filipinas, teniendo mas del doble de poblacion que la isla de Ceylan.

El mismo rápido desarrollo se advierte en la isla de Penang, que se encuentra en el camino directo de China, y que fué entregada por el rey de Guedha en dote de su hija al comandante Liht de un barco de la Compañía. Esta isla, que al tiempo de la entrega se hallaba deshabitada y cubierta de bosques, empezó á

poblarse en seguida; vió muy pronto explorarse su terreno con la direccion activa é inteligente del europeo; en 1825 era ya su capital, San Jorge, un punto muy importante de comercio, y en 1836 ascendia la esportacion de sus productos á mas de 7 millones de duros, pudiendo ahora servir de espléndida dote á cualquiera de nuestras princesas europeas. Pero sobre todo, lo que demuestra de una manera acabada el gran partido que pueden sacar nuestros puertos filipinos de su posicion geográfica, es el ejemplo de ese establecimiento de Singapoore, cuya formacion y crecimiento parece una fábula.

Tomaron posesion los ingleses de Singapoore el año de 1818, cuando no habia en aquel punto mas que fieras y una poblacion de 150 malayos, dedicados á la pesca y la piratería. Pues bien; el año 1840, cuando los preparativos de guerra con el imperio Celeste, era ya aquel establecimiento una gran plaza de comercio que escitaba los celos de los holandeses, poscia una poblacion de 40.000 almas, se habia convertido en punto de depósito del comercio de China, y ascendia el volúmen total de su tráfico mercantil á mas de 20 millones de duros, cifra que ha aumentado en 1860 hasta la suma de 70 millones de duros, que es mas del doble de la cantidad que calculamos para nuestro comercio general de Filipinas en el mismo año.

Y no se crea que esta plaza es la única escala del comercio con la China, pues que concluida esa primera guerra, que los ingleses sostuvieron con aquel imperio, les fué adjudicada en el tratado de paz y de comercio la isla de Hong-Kong, peñasco que parecia

infecundo é insalubre. como que en él pereció una gran parte de la primera guarnicion inglesa que allí se estableció, y en donde hemos visto despues nacer, como por encanto, una ciudad populosa, llena de casas de cal y canto, con cuatro ó cinco Bancos y un movimiento mercantil que rivaliza con el de Singapooore.

Si hemos dado una ligera idea de esos establecimientos británicos en los mares de la India y de la China, no es bien seguro con el objeto de encomiar el sistema colonial inglés: no somos de los que admiramos todo lo extranjero; conocemos el crecido impuesto territorial que grava al agricultor indígena en el imperio del Indostan y la triste celebridad del gobernador Warren Hastings, cuya causa horrorizó á la ciudad de Lóndres y que tanto dinero costó á la Compañia de la India, á la cual hizo sin duda grandes servicios, y no queremos que se tome por modelo una política que ha dejado á los pueblos conquistados en sus antiguos errores y en su abyeccion, y que no ha tenido otra mira que el aumento de su riqueza y de sus especulaciones mercantiles.

Tal vez nos inclinamos mas al sistema de los holandeses, al ver la prosperidad de esa isla de Java que tanto vuelo ha tomado, merced á la marcha prudente y liberal, inaugurada por el ilustre gobernador baron Vander Capellen, porque encontramos alguna analogía en su sistema administrativo y en el respeto y consideracion que guardan á los indígenas, con el espíritu de paternal benevolencia de nuestras leyes de Indias; pero en unos y otros vemos que ha predominado escesivamente el elemento mercantil, como

que sus establecimientos son hijos de unas sociedades de comercio que hasta hace algun tiempo han sido dueñas y señoras de muchos millones de habitantes y que han ejercido grandes monopolios en el comercio de aquellas regiones, lo cual es precisamente el lunar que queremos combatir en nuestra legislacion económica colonial.

Creemos, por el contrario, que la España es la nacion que mas ha ennoblecido á sus provincias ultramarinas, dándoles desde los primeros momentos de la Conquista los códigos y las instituciones administrativas que entonces regian á la madre patria, queriéndolas asimilar á esta en religion, en costumbres y en legislacion, y no mostrando gran afan en lucrarse con las colonias, imponiéndoles crecidas contribuciones: así las islas Filipinas es uno de los países que paga menos impuestos y en que está mas generalizado el conocimiento de la lectura y la escritura. Y no dudamos que con estos elementos, haciendo las mejoras administrativas que están anunciadas y algunas otras económicas, puede hacerse la felicidad de nuestras provincias de Ultramar sin importar sistemas extranjeros.

Pudiéramos haber citado la creciente prosperidad de nuestra isla de Cuba, que es orgullo de propios y envidia de extraños, en donde florecen las artes y la agricultura, y en donde el volúmen total del movimiento mercantil ha ascendido en los últimos años á 70 millones de pesos, no teniendo mas que la tercera parte de la poblacion de Filipinas, ni mas riqueza explotada que el azúcar y el tabaco: pero hemos querido establecer la comparacion con los países que

tienen las mismas condiciones locales que nuestro Archipiélago, para demostrar que no está en la índole de aquellas islas la falta de desarrollo de su riqueza, y que por el contrario, teniendo Manila la misma ó mejor posición que Singapoore, respecto de China, puede obtener las mismas ventajas que aquel punto reporta con su puerto franco, habiendo en nuestro favor la riqueza del suelo en que está establecida nuestra plaza, que tiene recursos para vivir por sí sola.

III.

Cuáles sean las causas que han producido esa especie de paralización en que por tanto tiempo ha estado la riqueza de nuestras Filipinas, y esa falta de mayor movimiento mercantil que se nota en otros establecimientos vecinos que no tienen tan buenos elementos, es punto que queremos tocar ahora, aunque sea ligeramente.

Es muy común decir que hay en la raza anglosajona cierto espíritu mercantil y una constante actividad que lleva la vida y el movimiento á todos los puntos en donde se establece, que todo lo explota y que por efecto del mismo bienestar que traen sus especulaciones multiplica de una manera asombrosa la población.

Que es además la capital de la Gran-Bretaña el centro del comercio del mundo; que su espíritu de asociación llevado al último extremo hace que allí se hayan desenvuelto las mas grandes especulaciones; que allí se reúnan inmensos capitales que están siempre dispuestos á encaminarse al primer punto del

globo, por remoto que sea, en donde se presenten operaciones mercantiles que traigan ventajas á estos capitales y que puedan alimentar su vértigo de especulacion.

Y por último, que el exceso de produccion manufacturera y la redundancia de poblacion estimula esas condiciones de raza é impulsa al mismo gobierno británico á que proporcione mercados para vender el fruto del trabajo del país y salida y alimento á ese inmenso número de juventud robusta que, quedándose en la Metrópoli, ó parecen de hambre ó aumentan el número muy crecido de los que viven de la caridad pública, y así se explica cómo la Inglaterra improvisa fácilmente en cualquier parte del globo colonias agrícolas y establecimientos mercantiles.

No es posible negar que la Inglaterra, primero con su acta de navegacion y despues con su libre-cambio, ha tenido la habilidad de esplotar los errores y desgracias de las demás naciones, abarcando casi todo el comercio del mundo y monopolizando el de la China; pero esta prosperidad de su comercio no ha existido desde el principio de nuestra dominacion en Filipinas, y por otra parte no hay razon ninguna para negar las cualidades de emprendedor y colonizador al pueblo que admiró al mundo con sus descubrimientos marítimos, á la nacion de Vasco de Gama y de Allurquerque, que abrieron el camino á las Indias orientales y empezaron allí á formar un imperio portugués que por causas que no es del caso analizar vino á parar á manos de esos opulentos dominadores de la India. Por el contrario, esos reinos españoles, formados por los Hernan-Cortés, los Pizarros,

los Albarados y otros ilustres capitanes en las Américas, con innumerables ciudades populosas, con universidades, con casas de moneda, con puertos y diques, son un testimonio vivo de la actividad y generosa grandeza del pueblo conquistador.

La verdad es que por largo tiempo las islas Filipinas, estuvieron consideradas como una dependencia del reino de Méjico; de allí le iban los empleados, las guarniciones y hasta un situado de dinero para sostener las cargas de su tesoro, y que por muy grande y activa que hubiera sido la nacion española no era posible que, teniendo mas cerca y con mejores condiciones de clima esos inmensos y fecundos terrenos de América, le hubiera quedado fibra para atender á las remotas provincias de Asia, y hoy mismo estamos viendo emigraciones de la costa cantábrica á Buenos Aires y á otros puntos en donde ya son conocidas las condiciones del agricultor europeo, y en donde no puede menos de presentarse mas ancho campo á los genios emprendedores.

Ahora bien; estos hechos insuperables que la legislacion no puede evitar, han debido, sin embargo, modificarse por nuestra legislacion económica por medio de disposiciones que abrieran el seno de aquellas islas á los especuladores de todas las naciones.

Esto no solo no se ha hecho, sino que muy al contrario, la preocupacion de que era preciso tener comercio español ha impreso en nuestra legislacion un sello tan marcado de exclusivismo, que ha alejado completamente de aquel suelo á todo especulador extranjero, y lo que es mas raro aun, dentro de los límites del comercio nacional han existido por largo tiempo

tales trabas y tantas limitaciones, que impedian directa y poderosamente su desarrollo.

Una rápida ojeada sobre la historia del comercio de Filipinas, nos demostrará que esta es la verdadera causa de que su comercio no se encuentre á mayor altura.

CAPITULO III

Reseña histórica del comercio de Filipinas. = Primera época. = Gran concurrencia de barcos asiáticos en el puerto de Manila. = Primeras expediciones al Perú y á Méjico. = Próspero estado de la colonia con aquel comercio libre.

I.

Los primeros pueblos que tuvieron trato y comercio con el Archipiélago filipino debieron ser mahometanos salidos del continente de Asia y llevados á aquellas islas por la codicia de los metales preciosos que allí abundaban, no tanto en las entrañas de la tierra cuanto en el fondo de los rios, cuyas arenas aunque no han sido cantadas por los poetas, es fama que envolvian gran cantidad de oro en polvo.

Cuando los españoles aportaron á la isla de Cebú, hallábase aquel puerto concurrido de barcos moriscos de Borneo y de otros puntos vecinos á la India, y al establecerse Lopez de Legaspi, primer gobernador de Filipinas, en las orillas del Pasig, en la isla de Luzon encontró en el mismo sitio en que hoy se asienta la populosa Manila una colonia de mahometanos que en pequeñas embarcaciones sostenian algun comercio con las islas Visayas ó de los Pintados, pudiéndose

asegurar que los habitantes de nuestro Archipiélago son originarios de aquellos pueblos que primeramente las visitaron.

Los chinos y los japoneses habían también frecuentado los puertos filipinos antes de la Conquista, como que una de nuestras expediciones á Manila tuvo ocasión de socorrer á los marineros de un champan chino que se había perdido en las costas de Mindoro.

A la noticia del establecimiento de la colonia europea acudieron en seguida estos últimos pueblos llevando las ricas sederías, las porcelanas y los maques del Japon y de la China, cuyos objetos tenían muy buena salida entre los nuevos pobladores; presentáronse también muchos barcos de moros y armenios con cargamento de manufacturas de la India, y sobre todo de especería que era lo que principalmente llamaba á los europeos hácia aquella parte del globo.

Muy luego los españoles entablaron su comercio con América despachando todos los años una nave cargada de todas esas mercaderías, entonces tan estimadas, primeramente al Perú y después al reino de Méjico, y llevando de retorno cuantiosas sumas de numerario y barras de plata, cuyas expediciones se hacían por el mar Pacífico, por ser esta la vía que los tratados señalaban á España para comunicarse con sus posesiones del Asia.

Este comercio llamado de la Nao de Acapulco es el primer tráfico que ejercieron los españoles en Filipinas, convirtiendo á Manila en puerto de escala y depósito entre el Oriente y las Indias occidentales, y abriendo al continente asiático nueva salida para

esas manufacturas, cuyo comercio con Europa por los puertos del Mediterráneo dió tanto lucro y celebridad á Génova, Venecia y Barcelona en otros tiempos.

Este es aquel comercio que llevó á los vecinos de Manila tan pingües ganancias y esos grandes capitales de que nos dan idea el gran número de fundaciones piadosas de aquella época, cuyos restos forman hoy los fondos de las obras pias; los establecimientos de enseñanza que se plantearon en el primer siglo de nuestra dominacion y el lujo desplegado por aquellos tiempos en la ciudad, que puede juzgarse por la fiesta de la inauguracion de la universidad de los jesuitas; á la que asistieron los estudiantes con bouetas cubiertos de perlas y de fina pedrería.

Era, pues, la capital de nuestra colonia á los pocos años de la Conquista un emporio de riqueza, que por su movimiento mercantil ganó en aquellos mares el título de Perla del Oriente: allí venian á afluir todos los navegantes y las producciones de los países vecinos, y al mismo tiempo que abundaban en la plaza el numerario, la plata en barras venida de Acapulco y el oro en polvo que, segun las crónicas, se esportaba anualmente en gran cantidad, habiendo pagado las provincias de Ilocos y de Pangasinan su primer tributo en este metal por valor de 109.000 pesos fuertes, veíase el mercado surtido de trigo, harina, perlas y piedras preciosas de la India y de Ceylan; de canela, pimienta, nuez moscada, clavo y otras drogas de Sumatra, Banda, Ormutz y Malabar, de aljófara, tapetes persianos, colchas y sobrecamas de Bengala; menjú y marfil de Camboja, sedas de todas suertes y colores, tejidos en terciopelo, rasos, damas,

cos, tafetanes, tabies y gorberanes, lozas y porcelanas de todas clases, escritorios y otros muebles de maque de la China y del Japon.

Así nos dice entusiasmado con la prosperidad de la plaza un historiador de aquella época: «que puso Dios las Filipinas en tal proporcion y distancia de entrambas Indias y de sus viajes, que por discurso de tiempos y millares de siglos viniesen á ser término y paradero de los nunca imaginados descubrimientos, milagrosas conquistas y caudalosos comercios de las invictas y gloriosas naciones, castellana por el Occidente, y portuguesa por Oriente, justo galardón y recompensa á los Católicos Reyes, que tantos esfuerzos hacian para reducir al cristianismo á todos los pueblos del globo.»

II.

No se puede seguramente dejar de ver con orgullo y entusiasmo el alto grado de prosperidad á que habia llegado en tan pocos años aquella capital de nuestra naciente colonia, con solo tener abierto su puerto á todas las naciones asiáticas y haber sabido aprovechar su natural posicion en el globo, sin el auxilio de protecciones y privilegios individuales que siempre cedan en perjuicio de la generalidad.

Pareco imposible que con los cortos recursos que debian contar aquellas remotas posesiones, consideradas como una dependencia del reino de Méjico, hubieran encontrado medios en la misma riqueza del país para llevar á cabo la reduccion de todas las islas, teniendo á raya á los moros de Mindanao y de Joló y combatiendo algunos poderosos piratas chinos y

algunas escuadras holandesas que por allí se presentaron con miras hostiles; pero es lo cierto que no solo se ganaban victorias en las islas contra aquellos aventureros, sino que se preparaban y emprendían expediciones á la isla de Borneo, á las Molucas y á Siam, y se intentaba conquistar la isla de Formosa para impedir que los holandeses se apoderaran de aquel importante punto é interceptaran nuestro comercio con la China.

Corría, pues, por aquellos mares la fama de nuestra Perla del Oriente, y el interés de su activo comercio, que tanto lucro proporcionaba á aquellos pueblos, así como la admiración de las proezas de los nuevos conquistadores, que en todas partes se presentaban victoriosos, avivando el deseo de las naciones vecinas de conservar y estrechar relaciones con nuestra colonia, daba lugar á que sus monarcas despacharan embajadas con ricos presentes al gobernador de Filipinas, tratándolo cual si fuera soberano de un Estado independiente.

En 1602 llegaron á Manila unos embajadores del emperador del Japon, el cual al subir al trono se propuso entablar amistad con nuestro gobierno, dando satisfacción por el mal trato que recibió una nao española que se había perdido en sus costas, gestionando un formal tratado de comercio y pidiendo constructores navales y misioneros que esparcieran en el imperio sus conocimientos y la luz divina del Evangelio, cuya embajada fué recibida por nuestro gobernador con algunas atenciones, aunque no se enviaron al emperador los constructores navales que sin duda deseaba para mejorar sus embarcaciones.

Tambien de China se recibieron algunas embajadas, la primera en busca del célebre pirata Li Mahon, que habia sido derrotado en Manila; otra despues con el aparente objeto de explorar si verdaderamente la isla de Cavite era un monte de oro, segun les habia informado un charlatan, aunque con la encubierta mira de apoderarse á viva fuerza de la ciudad, y con motivo de una sublevacion en que perecieron en Manila 23.000 chinos; llegó la tercera pidiendo esplicaciones el emperador celeste sobre aquella mortandad, á las cuales se satisfizo haciendo relacion exacta del suceso y de las causas que dieron lugar á aquella sangrienta colision.

Con la Cochinchina hallábase nuestra colonia en tan buena armonía que habiéndose allí refugiado la tripulacion china que se sublevó en la expedicion que el gobernador Perez Dasmariñas dirigia á las Molucas, fueron inmediatamente presos todos los criminales á instancias del gobierno de Filipinas, decapitándose á una gran parte de ellos y remitiendo los demas á Manila para que allí sufrieran la merecida pena, y por último, el rey de Camboja, envió tambien una embajada con dos elefantes de regalo para el gobernador y la pretension de que se le prestaran todos los auxilios que necesitaba en las luchas que sostenia con su enemigo el rey de Siam.

III.

Y no se limitaban estos industriosos pueblos, que entonces parecian mas activos y mas inteligentes, á frecuentar nuestro puerto y vender sus mercancías, sino que se establecian gran número en la ciudad y

sus arrabales, abrazando muchos la religion cristiana y dedicándose todos, bajo la sombra protectora de nuestras leyes, á todas las industrias que proporcionaba la opulenta capital, pudiéndose decir, que desde el principio de nuestro establecimiento de Manila se apoderaron los chinos y los japoneses del comercio al por menor, que hoy conservan los primeros por su mayor actividad y espíritu mercantil respecto de los naturales del país y por la escasez de poblacion blanca.

En 1603, esto es, cuando solo llevaba treinta y dos años de existencia nuestro establecimiento, se contaban ya en la capital mas de 25.000 chinos, y el número de los japoneses debia ser tambien bastante crecido, puesto que llegaron á formar como una colonia que ocupaba los barrios de San Anton y San Miguel, hoy habitados por los indígenas y una gran parte de la poblacion blanca.

Véase, pues, como á principios del siglo XVII sin grandes esfuerzos de nuestra parte, y sin mas atractivo que el comercio, que es el verdadero lazo que ha de unir á todos los pueblos, teníamos ya entabladas muy buenas relaciones con todas esas naciones del Asia, que hoy para abrir su seno y aceptar el tráfico que de nosotros ellos mismos solicitaban, han hecho necesarias costosas guerras y expediciones por parte de algunas grandes potencias, sin que se pueda decir aun que la cuestion está terminada y que quedan establecidos con aquellos pueblos sólidas relaciones y pacífico trato, y véase tambien como la hospitalidad y franquicias de los primeros tiempos de nuestra colonia dieron lugar á que allí se improvisara un gran

establecimiento mercantil, tan rico y activo como los mejores que hoy vemos nacer y desarrollarse rápidamente en aquellos mares; establecimiento que, si fuera continuado como empezó, sería hoy la capital mas poderosa de las Indias orientales.

Y nos complacemos en presentar este brillante cuadro, para que vean cuán engañados se hallan los que creen que es cualidad esclusiva de los establecimientos ingleses ese movimiento mercantil que, según su juicio, en vano intentaríamos obtener para nuestras colonias; y para que se convenzan de que la vida comercial de los pueblos es de suyo progresiva y que solo deja de tomar vuelo cuando se le cortan ó hacen plegar las alas.

Así como vemos con suma satisfaccion todas aquellas disposiciones que tienden á desembarazar la riqueza del país de las trabas que entorpecen su desarrollo; debiendo contar entre esas saludables medidas, el desestanco del rom que hemos leído hace algunos dias en la *Gaceta*; pues este decreto, sin perjudicar en lo mas mínimo las rentas del Estado, hace un beneficio á las islas Filipinas, devolviendo á la industria particular esta produccion que la concurrencia de especuladores se encargará de aumentar y mejorar.

CAPITULO IV.

Reseña histórica del comercio de Filipinas. = Segunda época. - Reclamaciones del comercio andaluz contra el de la Nao de Acapulco. = Cédula de 1593 restringiendo este tráfico. = Gran descontento y quebrantos que causa el nuevo sistema á la plaza de Manila. = Exposiciones dirigidas al rey por la ciudad y modificacion del rigor introducido por D. Pedro Quiroga.

I.

Apenas empezó á mostrarse la riqueza de nuestra floreciente colonia y el próspero estado de su comercio, comenzaron tambien los celos de las plazas de Cádiz y de Sevilla, que, acostumbradas á monopolizar el comercio de América desde la célebre casa de contratacion, no veian con gusto nacer otra plaza que compartiera con ellas las ganancias que proporcionaba tan lucrativo tráfico, y sin tener en cuenta que, así como su posicion en España era la que les habia granjeado aquel monopolio, así tambien Manila por su situacion en el mar de las Indias estaba llamada á ser la intermediaria entre la América y las populosas naciones del Asia, clamaron y gestionaron para que se estinguiera el tráfico de Filipinas con Acapulco, á pretexto de que perjudicaba al comercio y á la industria fabril de la metrópoli.

Estas quejas y exigencias dieron por resultado que el gobierno del rey decidiera cortar el comercio de América con el Oriente, cerrando las puertas del Perú, Tierra-firme y Guatemala, y permitiendo solamente que pudiera traficarse entre Manila y Acapulco un volumen limitado de mercancías; y por mas contraria á todos los derechos que pareciera esta medida, es lo cierto que quedó consignada en la cédula de 11 de Enero de 1593, por la cual se mandó que ningun vasallo residente en Nueva-España ú otra parte de las Indias, pudiera ejercer comercio con el Archipiélago filipino, concediendo por privilegio especial á los vecinos de Manila que pudieran despachar todos los años al puerto de Acapulco dos naves de á 300 toneladas con cargamento cuyo valor no habia de esceder de 250.000 duros, no debiendo ir consignadas estas remesas á los comerciantes americanos, para no contravenir á la prohibicion de que aquellos vasallos hicieran comercio alguno con las Indias Orientales.

Preveníase tambien por aquella real cédula que los retornos de estas naves en un año no pudieran esceder de 500.000 duros, ó sea el doble del valor del cargamento permitido, y con el objeto de evitar los fraudes de que los comerciantes se valdrian para eludir una y otra disposicion, se prohibió que fuera de esta suma pudieran los galeones conducir á Manila plata labrada, á no ser para uso propio, y dando fianza de que volveria con sus dueños, y aun los que pasaban á establecerse á Filipinas no podian llevar sus caudales en metálico, á no ser que afianzasen que habian de residir allí ocho años por lo menos, siendo

seguidas todas estas prohibiciones de severa sancion penal, como perdimiento del exceso sobre las cantidades permitidas y destierro de las Indias, confiscacion de bienes y diez años de galeras á los maestros de las naves y hasta á los arrieros que condujeran la carga al interior, se imponia el comiso de las bestias y multa de 200 ducados.

Afortunadamente esta tiránica disposicion, tropezando con la poderosa rémora de los intereses particulares que tanto dañaba, y entre los cuales se hallaban los de las mismas autoridades y funcionarios que la habian de mandar cumplir y guardar, impidió que por entonces se planteara la cédula, y así continuó en realidad el comercio de Acapulco sin limitacion de volúmen hasta el año de 1604, en que por otra cédula se reiteraron todas las prohibiciones contenidas en la anterior, así como la fijacion del valor de los cargamentos en 250,000 duros y el de los retornos en 500,000.

En 1605 fué cuando empezó á regir en Manila la limitacion del volúmen de su comercio y las demás irritantes restricciones que eran consecuencia necesaria de aquella absurda prohibicion, quedando el comercio de la ciudad tan reglamentado como pudiera estarlo una compañía mercantil, un taller ó una oficina del gobierno. El capitán general era el autorizado para repartir el número de toneladas cargables en los galeones entre los vecinos de Manila, á proporeion de sus fortunas, por medio de boletas ó permisos para carga, conservando algunas para los pobres, militares retirados y viudas, los cuales, si no podian tomar dinero de los particulares ó

de las Obras-Pias, vendian su derecho á otros cargadores, y en esto encontraban su ganancia.

No es necesario mucho esfuerzo para comprender el cúmulo de abusos á que darian lugar tanto esas reparticiones hechas por una persona interesada en el negocio, como que de reglamento se le reservaban cuarenta y cinco toneladas en cada nave, cuanto los registros y avalúos que se hacian por los oficiales reales para la cobranza de derechos y las mismas operaciones que se practicaban en Acapulco para el pago del almojarifazgo.

Algunos escritores auténticos nos revelan que los gobernadores, las mas veces, cargaban mas de las cuarenta y cinco toneladas que les correspondian ó las concedian indebidamente á sus familiares, y con frecuencia ocurría que se arriaran tinglados sobre la cubiorta de las naves ó se disminuiera su lastre para poder dar cubida á los efectos que embarcaban el capitán general y otras personas de elevada posicion; resultando que iban los barcos tan abarrotados, que mas por su mala disposicion marinera que por lo recio de las tempestades, se ocasionaban las frecuentes pérdidas y arribadas que en el siglo XVII sufrieron las naves de Acapulco, y cuyo valor bien ascenderia á unos cincuenta millones de duros.

Sin embargo, segun datos de aquella época, preciso es confesar que en los primeros tiempos de la prohibicion, hubo gran tolerancia por parte de los juncionarios respecto á todos los puntos de la enunciada cédula; las naves conducian siempre mucho mas del doble del cargamento permitido, y sin gran

dificultad se admitian á introduccion en Acapulco los efectos no registrados, pagando los derechos del arancel.

II.

Mas estos abusos no podian pasar desapercibidos para el gobierno, ni mucho menos para los interesados en extinguir el comercio de Filipinas, los cuales no se descuidaban en denunciarlos y presentarlos de mayor tamaño, pidiendo una y otra vez medidas severas que pusieran coto á tantas ilegalidades; hasta que en 1635 consiguieron los cargadores de Cádiz y Sevilla que se diera comision especial á D. Pedro Quiroga para que, trasladándose á Manila, por sí mismo, averiguara y corrigiera las infracciones denunciadas. Este funcionario, tal vez por un celo laudable, desempeñó con el mayor rigor su cometido y muy á gusto de los enemigos del comercio de aquel país, registrando varias veces los cargamentos de las naves, pesando los fardos y cajas, midiendo los géneros vara á vara, avaluándolos á un precio tan excesivo, que venia á ser mas del doble que obtenian en venta en Acapulco, y hasta embargando varias veces los efectos, sin que estuviera justificado el fraude, á título de que escedian de la permission, como entonces se decia, para luego exigir por vía de composicion grandes sumas, que en pocos años llegaron á 900.000 duros. Estos rigores y crueldades, como decia el comercio de Manila en su esposicion á la Côte, produjeron gran consternacion en la ciudad y pusieron en un conflicto al vecindario, porque con el excesivo pago de derechos, las exacciones para des-

embargar y otras vejaciones, llegaron á ser tan cortos los retornos de numerario, que los comerciantes, lejos de encontrar ganancias en aquel tráfico, sufrían grandes pérdidas, y dejando de pagar á los chinos los efectos que les habían tomado al fiado, estos se negaban á hacer nuevas ventas, á punto de que en dos ó tres años no hubo carga para los galeones, y en 1637 solo salió un patache que, según datos fidedignos, iba cargado de cuenta del Conde-duque de Olivares, que tenía autorización para tomar parte en este comercio por valor de 150.000 duros, y con cuyo cargamento no parece que estuvo tan severo el comisionado.

Era grande, pues, el descontento de los vecinos de Manila en aquella época, como que su subsistencia dependía de aquel comercio que veían desaparecer, y un crecido número de ellos solicitaron permiso del gobernador para habitar en el campo, por no poder soportar sus quebrantadas fortunas los crecidos gastos de la ciudad, y aun hubo quienes intentaron abandonar las islas, para regresar á su patria ó para trasladarse á otros puntos en que encontraran negocios de mas ventajas, hasta que el gobernador los reunió á todos en las casas consistoriales para tratar en comun de lo que convenia hacer en circunstancias tan apuradas.

Acordóse en aquella junta de vecinos dirigir al Rey una reverente esposicion manifestando los graves daños que ocasionaba al comercio el sistema establecido por Quiroga, suspendiendo entre tanto el hacer remesas á la feria de Acapulco, para evitar la ruina de los que poco antes encontraban en ella su

fortuna: hacíanse en aquella esposicion reflexiones de gran peso y que no debemos pasar desapercibidas, encareciendo la necesidad de conservar el comercio de Filipinas con China y con el reino de Méjico, porque no siendo aun bastantes los productos del país para alimentar un tráfico de alguna importancia, solo aquel comercio de escala con Acapulco era lo que sostenia al vecindario de Manila, el cual habia hecho grandes donativos y anticipos al gobierno para atender á las cargas de aquella colonia, que por improductiva habia estado á punto de ser abandonada; que además, fomentando el comercio con aquellos países, se neutralizaban en gran manera los esfuerzos de los holandeses que querian apoderarse del tráfico de la Gran China y hacerse dueños de aquellos mares, que la Providencia habia puesto en manos de los españoles; y por último, que aquel comercio, poniéndonos en continuo trato con los chinos, era un gran elemento para conseguir la conversion al cristianismo del imperio celeste, objeto santo, que era uno de los principales móviles que guiaba á los Reyes Católicos en sus conquistas.

A las poderosas razones que esponian los vecinos de Manila no fueron sordos los gobernantes de la metrópoli, y convencido el supremo gobierno de las grandes vejaciones que ocasionaba al comercio de las islas el rigor planteado por D. Pedro Quiroga, así como de la conveniencia de no extinguir su tráfico con la China, prohibió por cédula de 30 de Setiembre de 1639, que se repitieran los registros, pesas y medidas del Galeon de Acapulco, á no ser que precediera expresa denuncia de que aquella escedía del valor

permitido, mandando al mismo tiempo que los avales y reconocimientos se hicieran en la misma forma que antes de la llegada del comisionado.

Con esto quedó tranquila por algun tiempo la ciudad de Manila y continuó despachando sus naves á Nueva España, no sin que estas molestias y entorpecimientos dejaran de producir sus efectos en la colonia, tanto que, así como á principios del siglo XVII según dijimos en el artículo anterior, era la capital de Filipinas una plaza próspera y feliz y prometía un porvenir de grandeza ilimitada, así al finalizar aquel siglo, era todo pobreza y disgustos en la ciudad, la poblacion blanca apenas habia crecido, el comercio se arrastraba lánguido dentro del estrecho círculo de sus expediciones periódicas á Acapulco, sin intentar ningun otro género de tráfico y la pobreza se reflejaba hasta en la misma tropa de la guarnicion que hacia el servicio descalzo y sin camisa, cometiendo, con frecuencia, robos en las tiendas de los chinos, que de muy antiguo les viene el ser objeto de vejaciones por parte de la gente del país.

CAPITULO V.

Reseña histórica del comercio de Filipinas. = Continúa la segunda época. = Nueva esposición del vecindario pidiendo aumento en el valor de los cargamentos de la Nao. = Cédula de 1702 que lo concede. = Nuevas quejas del comercio de Cádiz. = Cédula de 1718 prohibiéndose comercio de sederías de China con Acapulco. = Consulta del Virey marqués de Valero. = Cédula de 1720 mandando cumplir la anterior. = Nuevas reclamaciones dirigidas al rey por el vecindario de Manila, por las autoridades y todas las corporaciones. = Cédula de 1724 revocando la de 1720. = Cédula de 1734 reiterando la anterior y permitiendo doble valor de los cargamentos.

I.

A pesar de la desanimación que tantas restricciones producian en el comercio de Manila, aguijoneado este con el poderoso incentivo de las ganancias que la feria de Acapulco le ofrecia, no siempre permaneció inactivo y á fines del siglo XVII dió lugar á que se agitara de nuevo la debatida cuestion del tráfico con América, y mientras los comerciantes del Perú hacian gestiones para establecer de nuevo sus relaciones mercantiles con Méjico, que se habian mandado cesar en 1634, el vecindario de Manila elevaba á la córte una razonada esposición, pidiendo que se aumentara el tipo máximum del valor señalado á los cargamentos de las naves de Acapulco, que aquellas se redujeran á un solo Galeon de 1.200 toneladas y que la Hacienda aceptara por pago de derechos la cantidad

alzada de 100.000 pesos fuertes para evitar los inconvenientes que llevaban consigo las operaciones de reconocimientos y avalúos.

Después de largas discusiones sobre este punto, que se había hecho de tanta importancia para la metrópoli, y más que todo para el comercio de Cádiz y Sevilla, accedió el rey, con voto del Consejo, á los principales extremos de la petición de los vecinos de Manila, y por cédula de 1702 aumentó á 300.000 duros el máximo del valor de las mercaderías, que podían remitir cada año á la Nueva España, y á 600.000 por consecuencia el de los retornos en numerario: mandando que la repartición de boletas ó permisos para cargar se hicieran por la misma ciudad sin intervencion de ministro alguno y los avalúos por los oficiales reales con asistencia del fiscal, de dos personas de esperiencia diputadas por la ciudad y el comercio, debiendo continuar las expediciones anuales en dos naves de á 500 toneladas, aceptando el pago de una cantidad alzada por derechos de las mercancías si se ponían de acuerdo el comercio y el gobernador, y declarando comprendidos en la facultad de tomar parte en este comercio á los vecinos de Cavite, fueran naturales ó españoles, con exclusion de los eclesiásticos y forasteros.

Aunque á primera vista parezca que este reglamento hacia una gran concesion al comercio de Filipinas, las medidas severas que al propio tiempo se tomaron, encaminadas á corregir de raiz las infracciones de lo mandado en cédulas anteriores, vinieron á dejar ilusorio el aumento de 50.000 duros, hallándose, como se hallaba entonces la ciudad, en possession

del derecho, aunque abusivo, de enviar una cantidad de mercaderías mucho mayor que la permitida. En efecto, en el mismo reglamento se reiteraba la prohibición de que los comerciantes de Méjico tomaran parte en aquel tráfico, solo concedido á los de Manila, no pudiendo aquellos por ningun concepto suplir con sus capitales lo que faltara para completar la cantidad de numerario permitido para el retorno; se mandaba además que tan luego como llegara la nave á Acapulco, el castellano y oficiales reales pusieran guardas á su bordo, hicieran despues un escrupuloso reconocimiento de su cargamento, y decomisaran todo lo que no viniera comprendido en el registro, recomendando al mismo tiempo á los vireyes la mayor vigilancia y el mas exacto cumplimiento de todo lo prevenido en las cédulas relativas á aquel comercio.

Contenia además aquel reglamento, en su afan de prohibir, una prohibición cuyo objeto no alcanzamos, y que venia á pesar sobre las clases mas necesitadas, á saber: la de que los militares, retirados y viudas no pudieran vender sus boletas á los demás vecinos, por si no estuvieran en disposicion de comprar géneros con que llenar la parte de carga que les tocaba; medida, que á la vez que sobre ella no se hizo reclamacion alguna, creemos que nunca llegó á ponerse en planta, toda vez que era fácil eludirla, continuando la boleta en cabeza del primitivo dueño, y siendo el comprador quien hiciera el negocio.

II.

Sin embargo de todas estas trabas que abrumban el comercio de Manila durante el siglo XVII, le estaba reservado otro golpe que amenazaba su total ruina: levantóse nuevo clamoreo á principios del siglo XVIII por parte de los comerciantes de Cádiz y Sevilla, esponiendo que, en el tráfico con Acapulco, se cometian grandes abusos, llevando las naves no solo el doble de la cantidad permitida, sino tambien el cuádruplo y mucho mas, habiendo año en que el valor de los cargamentos habia ascendido á cuatro millones de pesos, y el de los retornos á diez millones, é insistiendo en que aquella abundancia de telas de China en América, habia causado la decadencia de nuestra industria fabril, habiendo casi desaparecido las activas fábricas de Toledo, de Valencia, de Sevilla y de Granada, razones que si bien la historia nos demuestra, como diremos despues, que solo existian en la mente de los egoistas reclamantes, no dejaban de hacer su efecto en el ánimo del rey, y daban lugar á medidas severas que estuvieron á punto de extinguir completamente el comercio de Filipinas.

En 8 de Enero de 1718, se dió ya una cédula prohibiendo que en las expediciones á Acapulco pudieran cargar las naves de Manila ninguna clase de sedas de China, fuera en tejidos ó en rama, debiendo limitarse sus cargamentos á lienzos, especería y otros articulos que no se estraiian de España, para evitar, como decia la cédula, los graves perjuicios que se ocasionaban á la metrópoli, haciéndose tan gran con-

sumo en aquellos países de géneros extranjeros. Pero el marqués de Valero, entonces virrey de Méjico, á quien se dió el encargo de llevar á cabo la prohibición, y que por estar colocado sobre el terreno, por decirlo así, comprendia los graves males que iba á acarrear el planteamiento de la cédula, suspendió su ejecucion haciendo una consulta á la córte.

En ella hacia presente al rey que el tráfico de Acapulco era la vida del vecindario de Manila, que no tenia otro medio de subsistencia sino las ganancias que obtenia en aquella feria, que los cargamentos de los galeones se componian en casi su totalidad de sederías de China, porque las producciones del país eran aun insignificantes; y por tanto, que prohibiéndose el comercio de sedas, se extinguia completamente aquel tráfico y se ponía en peligro la existencia de la colonia.

Que además, los perjuicios se estendian á los súbditos de las provincias que estaban á su cargo, las cuales preferian las ropas y telas de la China porque los precios módicos de estas estaban mas á su alcance que los de los géneros que llevaban las flotas de la metrópoli; y por último, esponia, punto que merece llamar nuestra atencion, que si bien lo mandado en aquella cédula no se oponia directamente á las disposiciones del derecho natural y civil que permite el uso libre y franco del comercio entre los vasallos de una misma corona, parece que se limitaba y aun totalmente se extinguia con la enunciada prohibición.

No fueron, sin embargo, bastantes estas poderosas razones para que el gobierno supremo desistiera

de su propósito, y de conformidad con el dictámen del Consejo sedió la cédula de 27 de Octubre de 1720, renovando la prohibicion definitiva de llevar á Acapulco en adelante tejidos de seda de China, como rasos, damascos, pequines, tafetanes, brocados con oro y plata, y hasta polleras de mujeres en corte ó aderezadas, previniendo que los cargamentos de los galeones habian de consistir solo en pimienta, clavo y demás especería, seda floja y en rana, jarcias, lienzos y otros géneros que tuvieran seda. Y consiguando en esta como en las anteriores disposiciones severas penas contra los infractores, y hasta la absurda medida, para evitar todo fraude, de señalar seis meses de plazo para que se consumieran todos los tejidos y sedas que existian en Nueva España, habiéndose de quemar irremisiblemente todos los que se encontraran pasado aquel plazo.

En 1722 llegó á Manila aquella cédula que se publicó por bando y fué leida en cabildo abierto, á que asistieron gran número de vecinos: bien podemos comprender la profunda pena que una medida de esta naturaleza produciria en aquella plaza, en que la vida del comercio eran las naos de Acapulco, viendo desaparecer la fuente de su riqueza, el único medio de subsistir y de prosperar su vecindario, que no conocia otro tráfico, y que solo con él, tan limitado como hemos visto que estaba, se sostenia la poblacion blanca y aun puede decirse que la colonia.

III.

Reuniéronse los vecinos en cabildo para pedir que se suspendiera el cumplimiento de una cédula.

que tanto daño causaba á la ciudad, y se acordó mandar diputados á la corte que pusieran á los piés del trono nuevas exposiciones, manifestando la situacion angustiosa á que se veria reducido aquel país si se llegaba á matar su comercio, y pidiendo no solo la revocacion de la repetida cédula, sino tambien un aumento hasta 500.000 pesos fuertes en la cantidad para las remesas á Acapulco, fundándose para este extremo de la peticion, en que cuando se concedió el tipo de los 250.000 duros, apenas llegaba el vecindario á 230 personas; que cuando este ascendia en 1702 á 400 vecinos, se elevó el máximo de la permission á 300.000, y por tanto nada mas justo que cuando aquel pasaba de los 880, se fijara tambien el máximo de las expediciones en mayor suma.

Fué unánime la opinion de las autoridades todas y de todas las corporaciones en apoyar la solicitud del vecindario: el gobernador, el real acuerdo, el arzobispo, las comunidades religiosas, todos se dirigieron á la corte encarrocando los graves males que aquella prohibicion iba á causar en aquellos remotos países: á la llegada de las exposiciones, se mostraron parte en la contienda el comercio de Cádiz y el de Sevilla, y se siguió en el Consejo un largo expediente, en que es curioso sobremanera ver las razones que de una y otra parte se aducian, porque ellas demuestran hasta qué punto de desconocimiento de todo derecho conduce la práctica de principios erróneos; fundados esclusivamente en el interés de unos pocos.

Después de esponer los recurrentes los motivos de aumento de poblacion como quien va á pedir una

racion de pan para cada vecino, repetian y esforzaban las razones consignadas en otras solicitudes sobre la necesidad de sostener aquel comercio, porque de él vivian los españoles, puesto que los chinos se habian apoderado del comercio por menor, y á la agricultura solo se dedicaban los indios; y sobre la conveniencia de no abandonar nuestra influencia en aquellos mares y entre aquellos pueblos tan codiciados de las demás naciones, insiendiendo por fin el provincial de los jesuitas en que aquel comercio era el principal elemento para la conversion de los chinos al cristianismo, pues que el interés de la venta de sus géneros, fomentando el trato con los españoles, era lo que habia facilitado la introduccion de los misioneros en el imperio celeste.

Los comerciantes andaluces, por su parte, negando los hechos que no les convenia aceptar, hacian presente que las cuantiosas sumas que producian la venta de los cargamentos de la nao en Acapulco, iban á parar á manos de una nacion infiel como la China; hasta decian equivocadamente que el gran turco, enemigo poderoso de nuestros reyes, se aprovechaba de aquellas riquezas, porque de algunas de las provincias de su imperio se extraian géneros para aquel comercio; y en último caso, añadian, que consideraban siempre al comercio de la metrópoli mas acreedor á la proteccion del gobierno, que no el de aquella colonia.

A esto replicaban los de Manila, que despues de todo, aquel comercio tan perseguido, no era á la península á quien perjudicaba; porque la mayor parte, si no el total de las sederías, que iban en las flotas

españolas á las Américas, no eran de la metrópoli, sino procedentes de las fábricas francesas, inglesas y holandesas, y que el verdadero cargamento español consistía en vinos, aguardientes, aceites y otros frutos naturales; de manera que el beneficio que se buscaba era el de los fabricantes de aquellos países para donde salían enseguida desde la bahía de Cádiz los grandes retornos de América, que no constaban en los registros, y á esto acompañaban algunos datos que demostraban claramente la verdad de su aserto, cosa que no debe pasar desapercibida por los puntos de contacto que tiene con las cuestiones económicas que se agitan hoy día, y en que tal vez el interés particular puede tomar la forma del bien público.

En esta ocasion afortunadamente no fueron desatendidas por el supremo gobierno las razones que esponia el comercio de Filipinas, y de acuerdo con el Consejo de Indias se dió la cédula de 17 de Junio de 1724 derogando la de 1720, permitiendo de nuevo el tráfico de sederías de China, conforme antes estaba establecido; mandando que los avalúos se hicieran con arreglo á las facturas y sin previo reconocimiento, que las expediciones se hicieran en un solo galeon, y autorizando al mismo tiempo al comercio de Cádiz para que pudiera mandar un diputado á Acapulco que vigilara las descargas de las naves de Manila y denunciara los abusos que en aquel tráfico se cometieran.

IV.

Continuaron aun por algun tiempo las reclamaciones del comercio andaluz, y los vecinos de Filipinas tuvieron que sufrir otra nueva contrariedad, por-

que en 1734, á pretesto de que habia terminado el quinquenio por el cual se mandó regir un reglamento en que se autorizaba el tráfico de 4.000 piezas de géneros de la China, mandó el virey del Perú que cesara el comercio de sedas, no debiendo embarcarse esta clase de tejidos en la nao de 1734.

Nuevas alarmas y profundo disgusto produjo esta medida en el vecindario de Manila, viéndose precisada la ciudad á enviar otra vez comisionados á la corte reclamando contra aquellas prohibiciones sobre las cuales se habia hablado ya tanto; renovóse la contienda entre las ciudades rivales, oyó el Consejo á unos y á otros, y aunque en aquel alto cuerpo hubo discordia respecto al aumento del máximo de los cargamentos, hallándose acordes en el punto principal de la reclamacion, se revocó por cédula de 8 de Abril de 1734 dada en el Palacio del Buen Retiro la orden espedita por el virey de Méjico, declarado definitivamente permitido el comercio de sedas de China con América, en conformidad á la cédula de 1722, aumentando el máximo del valor permitido para los cargamentos hasta 500.000 duros y dando otras disposiciones sobre la manera de hacer la distribucion de las boletas.

Con esto puede decirse que quedaron por fin terminados los célebres litigios que con tanta insistencia y por tanto tiempo, siguieron los comerciantes de Cádiz contra el comercio de Filipinas, quedando subsistente el tipo de los 500.000 duros hasta que la emancipacion de las Américas estinguió aquel tráfico, así como todas las demás restricciones que por espacio de casi tres siglos pesaron sobre el comercio fili-

pino, pues aun en el año de 1810 nos dice Comyn en su estado de las islas Filipinas, hablando de la Nao de Acapulco, que una sola nave, mandada por un oficial de la armada, podia hacer aquellas expediciones una vez cada año; que para tomar parte en aquel comercio era necesario ser vocal del consulado, lo cual suponía un caudal de 8.000 duros y algunos años de residencia en el país; que había de contribuirse proporcionalmente con los demás cargadores á formar la gratificación de 15 ó 20.000 duros para el comandante del galeon además de pagar de 25 á 40 por 100 de flete, segun las circunstancias, no pudiendo los cargadores hacer observacion ninguna respecto del estado de las naves en que esponian una gran parte de su fortuna, con otra gran porcion de trabas que hoy nos pareceria imposible que hubieran existido, si no estuviéramos tan habituados á esta clase de entorpecimientos.

Hay que decir, sin embargo, que en el último tercio del siglo pasado tomó algun ensanche el movimiento de la plaza de Manila, por haberse abierto comunicacion directa con la Peninsula, de lo cual hablaremos en otros artículos por pertenecer ya aquellos tiempos á una segunda época en la historia del comercio filipino.

CAPITULO VI.

Continúa la segunda época. = Comercio de la Nao de Cebú. = Su corta duración y decadencia de la ciudad. = Que aquel comercio tan restrictivo con Acapulco era sin embargo un privilegio. = Prohibiciones irritantes á que da lugar el exclusivismo y rigor del privilegio. = Traves de la misma índole que sufría el comercio de las Indias Occidentales.

I.

La ciudad de Cebú, ó sea del Santísimo Nombre de Jesús, la primera que fundó en este Archipiélago, antes que Manila, el insigne Lopez de Legaspi, con su ayuntamiento, con su castillo y presidio y con sus aspiraciones á plaza mercantil, emprendió tambien su comercio con América, despachando al Perú algunas expediciones de frutos coloniales y de manufacturas asiáticas que á su puerto llevaron estas naciones desde los primeros momentos de la conquista; y al recibirse la cédula prohibitiva del tráfico y contratación con la América, gestionaron sus concejales igual privilegio que el que se concedió á Manila, para tomar parte en tan lucrativas especulaciones, ya con la mira de sostener aquel núcleo de población española que allí se habia formado, ya tambien como recompensa de los servicios prestados por sus vecinos en la reduccion de una parte de las Islas de los Pin-

tados á la obediencia de la corona de España y á la luz del Evangelio.

Accedió el gobierno supremo á esta sentida petición, y por cédula de 23 de Abril de 1594 hizo merced á los vecinos de la ciudad del Santo Niño, de que pudieran en cada año despachar á la Nueva-España una nave de 250 toneladas con cargamento de cera, mantas de algodón, hojas de plátanos y otros frutos naturales en que los encomenderos cobraban el tributo de los pueblos de sus encomiendas, no pudiendo llevar de manera alguna las sederías de China; y debiendo la ciudad costear la nave en que se hicieran las expediciones, cuyas dos circunstancias hacían desde luego de peor condicion que el de Manila el comercio de nuestra nueva ciudad; pues no hay que olvidar que las expediciones á Acapulco, se hacían en barcos del Estado, y consistían principalmente en manufacturas de China y del Japon.

La necesidad, pues, de construirse su nave, cosa difícil en aquellos tiempos, había de hacer muy costosas las expediciones y la prohibicion de enviar en ellas las apetecidas sederías de la China; privando al negocio del inmenso lucro que con estas mercancías se obtenía, no auguraba gran prosperidad á este comercio; por otra parte, la ciudad de Manila, que en vista de la legislación vigente para su comercio, debía considerar legal y conforme á derecho todo monopolio, pretendió también ejercerlo en aquella especulación concedida á Filipinas, puso pleito sobre ello á la de Cebú, y le creó toda clase de embarazos para impedir sus expediciones ó hacerlas infructuosas.

Logró, sin embargo, el ayuntamiento de Cebú, que era como el gerente de aquel negocio, vencer por de pronto todas las dificultades; se construyó la nave, y se terminó el litigio con la capital, disponiéndose que la distribución de las boletas de carga de la nave de aquella ciudad, se hiciese por partes iguales entre los concejales y el comun, de manera que pudieran participar del negocio los comerciantes de Manila, á los cuales venia á quedar reservada una buena parte de la cabida de la Nao en cada viaje. Comenzaron así las expediciones y, como era de esperar, los retornos de los primeros barcos fueron tan poco satisfactorios, que no alcanzaban á cubrir los gastos: hicieronse nuevos esfuerzos despachando algunas otras naves; y sus resultados no debieron ser mas ventajosos, puesto que no se repitieron los viajes; y así se estinguió este comercio de Cebú con América por las trabas impuestas al interés particular que se movia en buen sentido.

Estinguido este tráfico, que, de haber continuado libremente es de suponer que hubiera llegado á dar gran importancia á la plaza de Cebú, fué consecuencia precisa el que los vecinos españoles se fueran trasladando á Manila atraidos por las ventajas que allí obtenia el comercio, y fué tan grande la emigración en pocos años, que llegó el caso de no haber persona alguna en aquella primera ciudad para desempeñar los cargos de alcalde y regidores: en 1745 el gobernador interino D. Juan de Arechederra, obispo de Nueva Segovia, quiso fomentar aquella población tradicional, aunque dándole una existencia artificial, y al mismo tiempo que mandó á Cebú para

regidores tres vecinos de la capital, asignó á aquel municipio un número de boletas en la Nao de Manila; mas estos laudables esfuerzos no dieron resultado alguno, porque faltando la vida propia que da el comercio, y no encontrando los nuevos vecinos negocio alguno reproductivo en la ciudad, regresaron á la capital; y acabándose por consuncion el municipio, dispuso en 1754 el gobernador D. Pedro Manuel de Arandia que el Justicia Mayor se hiciera cargo de la policía y abastos y gobernase la poblacion.

Si, pues, respecto de Manila trajo nuestra legislación económica el corto desarrollo que se observa en su comercio, en lo tocante á Cebú tenemos que lamentar la muerte de un municipio y de una plaza mercantil, por efecto de este sistema de monopolios y restricciones llevadas hasta el absurdo.

II.

Tal era el espíritu prohibitivo de aquella época que, aun así con ese cúmulo de trabas y prohibiciones que pesaba sobre el comercio y navegacion de las Filipinas con la Nueva-España, era su existencia una franquicia de que disfrutaban las Islas, era un privilegio especial concedido á la naciente colonia, con el solo objeto de que pudiera subsistir y no llegara el caso de que tuviera que abandonarla, con perjuicio de los intereses espirituales y de la honra de nuestros monarcas.

La ley comun era la prohibicion general de que el Perú, Tierra-Firme, Guatemala y cualquiera otra parte de las Indias ejerciera comercio y contratacion con el reino de China ni con las islas Filipinas: así

está consignado en las cédulas de 6 de Febrero de 1591 y 11 de Enero de 1593, espresándose en esta última que, por hacer merced á los vecinos y habitantes de Manila, y para que esta contratacion se conservara en la parte que bastase, se concedió que solo ellos pudieran ejercer el comercio de mercaderías asiáticas con la Nueva-España, siendo los cargamentos á cargo de personas procedentes del mismo Manila y no pudiendo remitirlas por vía de encomienda, ó en otra forma, á los vecinos y residentes en Méjico.

Al espresar las razones en que se fundaba esta tan absoluta y rigurosa prohibicion, decia la cédula citada de 1593: «Porque conviene que se escuse la «contratacion de las Indias Occidentales con la China «y se modere la de Filipinas, por haber crecido mucho, con la de estos reinos;» y hemos querido consignar estas frases textuales, porque ellas caracterizan seguramente el espíritu de la época á que nos referimos; época en que no habia reparo alguno en matar una plaza de comercio, para que otra creciera y prosperara, siendo ambas de un mismo reino, y porque contrasta notablemente con las ideas libre-cambistas de los presentes dias, hijas estas de los progresos de una ciencia, cuya vislumbre apenas se percibia en la España de aquellos tiempos.

No puede, ciertamente, dejar de causar sorpresa la idea de que fuera conveniente escusar ó estinguir el comercio con la China y moderar los progresos del de Filipinas en nuestros tiempos, en que es ya vulgar el conocimiento de que el comercio es la vida de los pueblos y el primer elemento y resorte para fo-

mentar la agricultura, las artes y las industrias; en nuestros tiempos en que el comercio, siguiendo la ley invencible del progreso, toma cada dia mayor ensanche, busca nuevos horizontes y mas estenso campo en que ejercitar nuevas especulaciones. No puede leerse hoy tranquilamente que fuera un mal el crecimiento del comercio de Filipinas, el desarrollo que habia tomado su única plaza mercantil, y que fuera preciso cerrarles las puertas del Perú y de Tierra-Firme y limitar el volúmen de la contratacion con el reino de Méjico; hoy, en que las justas exigencias en esta materia llegan hasta la pretension de que el comercio de las provincias ultramarinas entre sí y con la metrópoli se reputa y sea declarado de cabotage, por mas que una gran distancia separe unos puertos de otros. Sin embargo, estas disposiciones legales, que tan absurdas parecen hoy, están firmadas y selladas por un monarca que, si bien muy censurado y combatido justamente por acreditados publicistas, es aun considerado por otros como el mas grande político de su época; y la enseñanza útil que de estos fenómenos se deduce, debe conducirnos á someter á un severo análisis todas las disposiciones económicas que aun contienen alguna prohibicion, sea esta directa ó indirecta. Triste y nueva experiencia del largo tiempo y grandes esfuerzos que cuesta al entendimiento humano adquirir el conocimiento de una verdad, y de los daños y perjuicios que sufre la humanidad hasta que aquella conquista llega al terreno de la práctica, poniéndose al alcance de la masa general.

III.

La prohibicion de dirigir los cargamentos de las naves de Filipinas, encomendados ó consignados á personas residentes en Méjico, era consecuencia precisa de que el privilegio de este comercio se concedió pura y exclusivamente á los vecinos de Manila, Cavite y Cebú; y como asimismo estaba prohibido hacer esta consignacion á los generales, cabos, capitanes y demás tripulantes de las naves que conducian el cargamento, se veia precisado el comercio á mandar un sobrecargo especial en cada expedicion.

Esta privacion del derecho comun de consignar sus cargamentos á quien mejor les conviniere, era otra nueva traba impuesta al comercio y que hacia mas costosas sus expediciones; porque la persona que salia de Manila con esta comision á tan larga distancia, tenia que ser remunerada convenientemente, mientras que, siendo los consignatarios personas residentes en Méjico, se limitarian al tanto por ciento de comision, segun costumbre; sucediendo, por último que cada expedicion de la Nao tenia dos consignatarios, uno á bordo y otro en Acapulco, pues siempre era preciso que un negociante de aquella plaza interviniera y facilitara el desembarque y pronto despacho del cargamento.

Y á tal extremo se llevaba el rigor de la prohibicion de que á ninguna otra parte de la América mas que á Méjico se pudieran llevar estos cargamentos de efectos procedentes de Filipinas, que era

indispensable que, la totalidad de ellos se consumiera en Nueva España; y no solo no era permitido que se llevara al Perú y Tierra-Firme la parte de aquellas mercaderías que no hubiera podido venderse en Acapulco, sino que, á los mismos compradores mejicanos se les prohibía revender luego estos efectos en los otros reinos de América, pues decia el rey en la citada cédula de 1593 y en otras posteriores, que era su intencion y voluntad que en las citadas provincias no se consumiera ropa de China, ni ninguna otra cosa de las que se llevaban de Filipinas, pena de confiscacion de todo lo que se hallare en poder de cualquier persona; agregando, que la parte de efectos de esta procedencia que no pudieran venderse en Méjico, por estar este abastecido, se reesportaran para la Península, pagando los derechos correspondientes.

Para el efecto se dictaron repetidas órdenes en diferentes fechas, ya previniendo que en los bajeles que con permiso navegaban de Acapulco al Perú ó vice-versa, no se pudiera embarcar efecto ninguno de China y Filipinas, aunque fuera á título de donacion, obra pia ó servicio del culto, ya haciendo responsables de cualquiera cantidad de ropa de China que se encontrase en los bajeles que iban al Perú ó Tierra-Firme al visitador y oficiales que hubieran intervenido en el registro y visita de aquellos naves, á los cuales se les habia de juzgar como si fueran los mismos perpetradores del fraude.

Sin embargo de tan severa represion, el interés particular, en su natural afan de obtener lucros en unos actos que de suyo no eran inmorales, ni consti-

tuian por sí delitos, sino en cuanto quebrantaban una ley que era mas bien la inmorale y violadora del derecho natural y comun, continuaba haciendo este comercio, aunque en pequeñas partidas y con grandes dificultades, ya por medio de los dos navíos anuales con que era permitido traficar en frutos naturales entre el Perú y Nueva-España, ya valiéndose de las embarcaciones que de los puertos del Callao y Guayaquil iban por brea y otros efectos á Nicaragua y Guatemala, cuyos barcos tocaban luego en Acapulco y hacian el cambio de plata por las tan codiciadas telas de la China.

Estos actos, que el poder no podia menos de calificar de grandes abusos, dada la prohibicion, llegaban á conocimiento de las personas encargadas de perseguirlos, y nuestros eminentes políticos de aquellos buenos tiempos no encontraron otra manera de corregirlos, que la medida radical de prohibir toda espedicion marítima entre los puertos del Perú y Nueva España, incluso el tráfico de frutos naturales que con el permiso debido se hacia entre estos países, quedando ambos reinos como aislados por falta de trato y comunicacion hasta el año 1774 en que se alzó esta prohibicion como consecuencia necesaria del reglamento del comercio libre.

IV.

Réstanos todavía hacer mencion de otra disposicion prohibitiva que creaba nuevos embarazos al comercio de Manila y que se hallaba consignada en

la misma citada cédula de 1593; en ella se prohibia que persona alguna contratara en los reinos de la China, es decir, que los comerciantes de Manila fueran y mandaran sus barcos á los puertos de aquel imperio á adquirir las mercaderías, debiendo esperar á que los chinos las trajeran al puerto de Manila y tomarlas á estos bajo ciertas reglas, que establecian la tasa de su precio é imponian la obligacion al gobernador y ayuntamiento de distribuir las entre todos los vecinos, á proporcion de los caudales de cada uno: segun explicaremos mas estensamente al hablar de los sangleyes.

El hecho solo de ser los mismos chinos los que hicieran el transporte de sus mercaderías á nuestro puerto, debia producir, como consecuencia precisa, la disminucion de su importacion y el encarecimiento de sus precios; porque estos hacian su navegacion, como aun hacen hoy, en esas pesadas embarcaciones llamadas champanes, muy propias para flotar en el agua, pero no para surcar ligeramente los mares; no pudiendo hacer mas que una expedicion anual á Manila, por tener que esperar la monzon favorable de los nortes; para encaminarse á este puerto y la de los sudoestes para su regreso; pero además tenia de irritante esta prohibicion el que colocaba á los chinos en posicion de imponer la ley al comercio de Filipinas y de ejercer un monopolio intolerable, quitando la competencia que nuestros barcos indudablemente les harian en este tráfico; pues aunque sus mercaderías se tasaban, podian muy bien, sino les convenia el precio, retirarse sin venderlas ó no volver á aportar por aquella plaza.

Véase, pues, cómo los errores de nuestros gobernantes les conducian, sin intencion deliberada, á dispensar una importantísima proteccion á esta nacion extranjera, dejándole el campo libre, ó mas bien concediéndole el privilegio de aprovechar las ventajas de este tráfico que podian hacer nuestras embarcaciones; y véase cómo en vez de fomentarse nuestra navegacion en esos mares en que fuimos de los primeros en presentarnos, se privaba á nuestros barcos de ese ramo de comercio, se hacia desaparecer de ellos la bandera española y se preparaba el espectáculo que tanto hiero nuestro orgullo nacional, de que teniendo en estas regiones un importantísimo establecimiento como el de Filipinas, nada signifiquen nuestro comercio y navegacion enmedio de las inmensas especulaciones y constante tráfico que se cruza con las demás naciones europeas y con la América del Norte.

Como por otra parte no era permitido á los comerciantes de Manila frecuentar los puertos de la India, que estaban ocupados por los ingleses, holandeses y portugueses, sucedió que andando los tiempos y tomando vuelo el comercio de las naciones europeas en aquellos mares, viniesen aquellas á aprovechar los beneficios del monopolio que torpemente dejamos á los chinos; y enterados los franceses y los ingleses de nuestro sistema, comenzaron á presentarse en el puerto de Manila en barcos con bandera de las naciones asiáticas y con cargamento de mercancías de aquellas procedencias, trayendo un testaférreo armenio ó moro que figuraba como el dueño de la expedicion, y haciendo las veces de intérprete.

el verdadero capitán ó sobrecargo, y así se veía á mas de un francés y de un inglés hacer sus contratos en las tiendas y casas de comercio y gestionar en las dependencias oficiales, á ciencia y paciencia de los encargados de hacer cumplir las leyes.

V.

Si el mal de otros pudiera servirnos de consuelo bastante en nuestros propios males, seria un lenitivo á las penalidades sufridas por el comercio de Manila el cuadro igualmente desconsolador que nos presentan nuestras colonias en América en aquellos mismos tiempos. Hallábanse aquellas cerradas al comercio extranjero y limitado su movimiento mercantil á expediciones determinadas, que se despachaban de Sevilla y Cádiz por medio del sistema de flotas, entonces establecido, auxiliadas y custodiadas por las naves de la marina real y llenas de otras trabas mas censurables aun; porque allí tratábase, no del tráfico con país extranjero, sino de ese mismo comercio del reino que, en sentir del legislador segun lo expresa en la cédula ya citada, se proponia proteger al moderar los progresos de las Indias Orientales.

Fuera de Méjico, como hemos visto, los demás virreynatos y provincias de América estaban privadas del apetecido comercio con el Asia y las islas que hoy se llaman de la Oceanía, no pudiendo aprovechar el beneficio que reclamaba el marqués de Valero para los mejicanos, segun ya dijimos en otro lugar,

de la baratura de las telas chinas, punto que sin duda no tuvieron presente otros vireyes; pues la prohibicion absoluta del tráfico entre el Perú y la Nueva-España, para evitar la importacion de las sederías de la China, se dictó con audiencia ó informe del virey conde de Chinchon, segun se espresa en la misma cédula.

Pero el daño causado por esas absurdas restricciones ha sido tan grave y trascendental; sus consecuencias han tocado tan de cerca á nuestro comercio y navegacion, haciendo desaparecer nuestra bandera de los mares indios y de la China, y creando en nuestra plaza mercantil de Manila un espíritu rutinario y de aislamiento tan contrario á los progresos del comercio, y que tan firme y claro se mostró cuando otros gobernantes, mas ilustrados y de mas elevadas miras, trataron de empujarlo en el movimiento general de los adelantos, que no puede cabernos otro consueño que la esperanza de que tan triste y larga experiencia sirva para dar otra direccion é impulso á nuestra legislacion económica; nos compela á no permanecer estacionarios, ni en los mismos adelantamientos de que disfrutamos, y lleve al convencimiento de nuestros hombres políticos la verdad de que, á puestos tan elevados como son los de la gobernacion del Estado, no debe subirse por los peldaños del favoritismo y de la travesura política, ni deben alcanzarse esas medianías de brillantez efímera, y las mas veces convencional, sino que á ellos deben ser llamadas las verdaderas eminencias en todos los ramos; esas individualidades que, como dice Balmes, van siempre mas adelantadas que la generalidad, y

cuyos nobles esfuerzos agregaremos, combatiendo los errores y las preocupaciones, para sacar triunfante una idea, no tienen mas recompensa que el sello de gloria y de merecida fama que van dejando en todo lo que tocan y en todas partes por donde pasan.

CAPITULO VII.

Reflexiones sobre el comercio con Acapulco. — Razones que alegaban sus detractores. — Decadencia de las fábricas nacionales. — Verdadero origen de esta decadencia. — Opinión del duque de Almodovar. — Opinión de D. José de Basco. — Ventajas del comercio de escala y depósito. — Que en los primeros tiempos de la Conquista no había elementos para otra cosa.

I.

Veamos ahora hasta qué punto eran fundadas las razones que alegaban los detractores de nuestro comercio asiático, llamado de la Nao de Acapulco; examinemos imparcialmente hasta qué punto eran verdaderos los intereses nacionales que se intentaba proteger y cuyas medidas, encaminadas á este objeto, no eran otra cosa que una continuada persecucion á las manufacturas de la India, de China y del Japon; persecucion que en todas partes se presentaba firme y rigurosa y á todas partes los seguia desde su salida de los centros de produccion, á su paso por la escala de Manila y en todos los mercados en donde era posible ó probable su presentacion á la venta.

No hemos de imitar seguramente á los autores extranjeros que han tratado de este punto, en la acritud con que juzgan y vituperan nuestras leyes y cos-

tumbres desde la altura de su poderío mercantil, sin tener en cuenta que todas esas naciones que hoy se presentan ricas y preponderantes, registran también en la historia de su comercio y de sus Colonias repugnantes hechos que censurar, y tal vez grandes iniquidades de que avergonzarse: el comercio, en sus primeros pasos, suele presentarse egoísta é inconsciente de la grandeza de su objeto, y aunando sus intereses con los de los poderes arbitrarios que lo toman bajo su tutela, tiene que ser ocasionado á grandes abusos y concluir por fin en la tiranía: no hemos de perder de vista que ese espíritu esclusivista y protector de los siglos XVI y XVII era comun á toda la Europa; que todos sus gobiernos han ensayado el sistema de las trabas y prohibiciones, y todos han sufrido sus consecuencias; y que solo nos aventajan, en haber reconocido mas pronto sus errores y en haber ido mas de prisa en el camino de las reformas: no llevamos por objeto deprimir cosas y personas que bajo otras fases eran dignas de toda estimacion y respeto; pero conduce á nuestro propósito presentar los males y los errores en toda su estension y con todas sus consecuencias; analizar sus verdaderas causas é insistir en la enseñanza y provecho que aquel examen debe producir en nuestra marcha sucesiva («muchas faltas que enmendar, muchos errores que lamentar.»)

D. Sinibaldo Mas, en su estado de las islas Filipinas en 1842, consigna como opinion propia la de que el comercio de Manila con América causaba grandes perjuicios al de Sevilla y Cádiz y á las manufacturas españolas, y que los 70,000 telares que existian en

Sevilla, Granada y Toledo á mediados del siglo XVII habian desaparecido; y de esta manera pretende justificar la resolucion del Gobierno Supremo de cortar decididamente la comunicacion mercantil de Filipinas con la Nueva España; censura al ilustre MacCulloch y á otros escritores extranjeros que califican de ignorante y bárbara á nuestra nacion por esas medidas represivas, que en vez de fomentar nuestro comercio en las Indias Orientales se dirigian á destruirlo, y atacaban la existencia de nuestras propias colonias; y afirma tambien que con presencia de los graves daños que causaba aquel comercio de sederías de la China, ningun otro gobierno del mundo hubiera sido bastante generoso en aquellos tiempos para consentir un tráfico que traia á la metrópoli su decadencia.

Debemos, sin duda, tomar en consideracion el espíritu de aquella época, la atmósfera que reinaba en las regiones gubernamentales y la habilidad con que tan de bulto se presentaban esos graves daños; pero no con el fin de justificar aquellos errores, sino solo para disculparlos un tanto; pues la historia nos enseña que esos males eran debidos á muy diferentes causas. Esas mismas razones de la decadencia de nuestras fábricas y la disminucion del comercio de la metrópoli eran las razones que esponian las plazas de Cádiz y Sevilla para alejar la competencia de las manufacturas asiáticas; y por esta será justo tambien que llamemos la atencion sobre los comprobantes que aducia el comercio de Manila para combatir la pretension y el monopolio de sus rivales.

Al pedir la ciudad de Manila la revocacion de las

cédulas de 1718 y 1720, demostraba con datos *fide dignos*, como hemos dicho en el capítulo V, que el tráfico de la Península con las Américas era solo de frutos naturales, que las mercaderías que conducían sus flotas procedían del extranjero, que se *trasbordaban* en la bahía de Cádiz, como se *trasbordaban* también allí mismo los retornos en numerario.

Y esto se confirma con la opinión del historiador D. Modesto de la Fuente y otros escritores que de estas materias económicas se han ocupado, los cuales no señalan como causa de nuestra decadencia ese comercio de Manila; á otras muy diferentes causas atribuyen la desaparición de nuestras manufacturas; causas que empiezan con el descubrimiento del Nuevo Mundo, que ocurrió cien años antes que el de Filipinas y ciento cincuenta antes que llamara la atención el célebre comercio de la Nao de Acapulco.

II.

Ocho siglos de constante lucha sostenida para sacudir el yugo agareno y para lanzar á estos invasores de la tierra de España, lucha que terminó gloriosamente con la novelesca conquista del reino de Granada, las guerras de la Flandes y otras extranjeras en que nos empeñaron los monarcas de la casa de Austria, crearon y afirmaron en los castellanos ese espíritu heroicamente caballeresco y ese amor á las empresas arriesgadas, que nunca admiraremos bastante, y el descubrimiento del Nuevo Mundo presentó inmensos horizontes á aquella generacion de gigantes que no cabía ya en la estrechez del mundo antiguo.

Este espíritu aventurero trajo una emigración continua á los países recién descubiertos, de que nos dan una idea esos reinos improvisados en las Américas del Sur y Norte y esas mismas expediciones á la Oceanía, emigración que causó á la larga la despoblación de los campos de la Península, llegando á faltar, no ya brazos para esas fábricas de que nos ocupamos, sino también para la agricultura, que era nuestra verdadera riqueza.

El torrente de metales preciosos que de las minas de Méjico y del Perú se derramaba en España, acabó de alucinar á los españoles; creó hábitos de molicie y de holgazanería; los alejó de las artes mecánicas, antes llamadas serviles, y todos querían ceñir espada y disfrutar de los despojos de las conquistas.

Entretanto las costumbres de las demás naciones iban cambiando, y cambiaron también el gusto en los trajes y en las telas; sus mercaderes y fabricantes supieron seguir y halagar esta variación de que en España apenas se apercibían en medio de su aparente grandeza; y cuando volvieron en sí los industriales y nuestros mismos gobernantes, se encontraron que las manufacturas de Francia, de Inglaterra y de Holanda habían invadido nuestros mercados que aquellas naciones se habían apoderado de nuestros centros consumidores en la Península y, por medio del contrabando, hasta de los de los países nuevamente conquistados.

Estas han sido las verdaderas causas de la decadencia y desaparición de nuestros telares y manufacturas; causas también de la decadencia de la misma nación, en que faltaban ya brazos, no solo para

las artes y la agricultura, sino para los demás servicios necesarios para constituir un estado poderoso. Este es el triste cuadro que presentaba nuestro país á fines del siglo XVI cuando el descubrimiento de Filipinas: así no es nueva ni infundada la idea de que el inmortal Cervantes, al crear el ingenioso tipo de su héroe de alma fantástica y cuerpo demacrado, quiso representar á su patria pobre y mal gobernada sin agricultura, sin artes y sin comercio, y consumiendo todas sus fuerzas en locas empresas, muy brillantes por el momento, pero muy costosas y de ninguna utilidad verdadera para la nación.

D. Pio Pita Pizarro, en sus lecciones de comercio, haciéndose cargo de que en toda esa estension de terreno conquistado en las Américas, no encontraron los españoles en los primeros cincuenta años frutos naturales ni manufacturas en que hacer comercio, y por tanto, que la exportacion era únicamente de metales preciosos, nos dice que la corriente del oro y de la plata salia de los reinos de Méjico y del Perú para dirigirse á la patria de sus dueños y conquistadores; allí pasaba á manos de los franceses, ingleses y holandeses, á cambio de la gran cantidad de manufacturas que importaban en la Península, y luego esta misma plata, que nos extraian á cambio de tejidos, les servia para pagar la no menor cantidad de telas y otras mercancías de la India, China y Japon, que con tanto afán se importaban en Europa.

III.

El duque de Almodavar, ejemplo laudable de un individuo de la grandeza de España, halagado por la

fortuna y favorecido por un monarca que siempre lo tuvo empleado, ya en el arreglo de límites con el Portugal, ya en la embajada de Londres, ya en la de San Petersburgo, tenía la laboriosidad de publicar anualmente un tomo sobre los Establecimientos ultramarinos de las naciones europeas en las Indias Orientales, y en el tomo 5.º, dado á luz en el año de 1790, nos habla tambien de la debatida cuestion del comercio de la Nao de Acapulco, y toca el punto de las sederías, á nuestro juicio, con conocido acierto.

Atribuye, como hemos dicho, la decadencia de nuestras Filipinas y aun la ruina de que mas de una vez estuvo amenazada la colonia, á ese espíritu insaciable de monopolio que dominaba en la metropoli, á las exigencias inmoderadas del fisco y á las preocupaciones que hacen abortar las mas bien premeditadas especulaciones, y combatiendo y censurando las pretensiones del comercio andaluz, apoya las razones dadas por el de Manila, de que la disminucion ó desaparicion de nuestros telares era debida á la peste que en el siglo anterior habia diezmando la poblacion de Andalucía, á los exorbitantes impuestos que pesaban sobre el país, entre los cuales descollaba la contribucion llamada de *millones*, y á la concurrencia de estofas extranjeras que, por el mayor adelantamiento de sus fábricas y la habilidad de los fabricantes en halagar el gusto de los consumidores y acomodarse á las exigencias del cambio de trajes que se operaba en aquella época, habian logrado suplantar á las telas españolas.

Una razon, incontestable sobre todas, vemos ci-

tada en las exposiciones del comercio de Filipinas, que no podemos pasar desapercibida, y que demuestramos que ninguna otra la obsecacion ó tal vez la mala fé con que se procedia en este reñido pleito de Cádiz con Manila, y era el que habiéndose prohibido embarcar telas extranjeras en las flotas para América, con el objeto de proteger las nacionales, fué preciso al poco tiempo levantar la prohibicion, por no haber efectos con que cargar las embarcaciones que formaban las expediciones de Cádiz; es decir, que no era siquiera la imposicion, bien dura por cierto, á nuestras colonias americanas de comprar las manufacturas españolas que nadie queria en España lo que se intentaba, porque ni aun estas existian en cantidad bastante para alimentar ese comercio cuya proteccion se tomaba por pretesto para escusar ó extinguir el de Manila.

Otro hecho se observa en el movimiento mercantil de toda la Europa en el siglo XVII, que viene en nuestro apoyo y destruye decididamente la idea de que el comercio de las manufacturas de China y Japon perjudicara á nuestras fábricas, y es que esas naciones tan fabriles, como la Inglaterra, la Holanda y la Francia, que lograron apoderarse de nuestros mercados y anular nuestra competencia con sus ricas telas, se afanaban por tomar parte en las especulaciones del Oriente, que tanto combatíamos, y concluyeron por apoderarse del comercio de China y de la India; y no era solo la fama del té y de las abundantes especerías lo que les llevaba á aquellos mares; eran tambien las ricas sederías y los preciosos maques de la China y del Japon, de cuyos dos efectos se ha

cia gran importacion en Europa con innensa ventaja de los negociantes.

Un vértigo general se habia apoderado de las sociedades de Europa por las especulaciones á los mares del Oriente; en todas ellas se crearon compañías de comercio para ir á buscar aquellas riquezas á los mismos puntos productores. La compañía de las Grandes Indias, formada en 1602 en los Países-Bajos, el establecimiento de Java y las conquistas y expediciones hechas por el almirante Warwick, llevaban siempre la mira de apoderarse del comercio de la China y el Japon, que entonces estaban en pueros de los portugueses.

Las célebres expediciones de Drak, Stephenson y Cavendish, la creacion de la compañía de las Indias Orientales en 1600, cuyo privilegio se renovó por el protector Cromwel en 1657, si bien tenian por principal objeto la adquisicion directa de los ponderados frutos coloniales, abarcaba tambien en sus empresas el tráfico de manufacturas de la China, y si no logró la Inglaterra hacerse dueña del comercio con el Japon, fué debido á la habilidad y astucia con que los holandeses se conducian con esta recelosa nacion, habiendo sido los únicos que supieron resistir las grandes persecuciones que se levantaron en este imperio contra los cristianos y contra todas las naciones europeas.

Tambien la Francia fué arrastrada con su célebre ministro Colbert á las expediciones al Oriente, á la fundacion en aquellos mares de establecimientos mercantiles, tuvo asimismo su compañía de las Indias Orientales, y la rivalidad que despertaba la am-

bicion de dominio sobre las naciones asiáticas, ocasionó sus desastrosas guerras con la Inglaterra.

La Dinamarca y la Suecia siguieron el movimiento y tuvieron sus compañías privilegiadas; hasta la misma Prusia, cuyas aspiraciones á potencia mercantil parecen una novedad en la presente época, fundó en 1758 en Embden, capital de la Oast Frisia su compañía mercantil, para ir á compartir con las demás naciones las riquezas del comercio de la China.

Nótese, pues, que las naciones que con mas afán trabajaron por apoderarse de ese comercio asiático, son las que hoy tienen en el mas alto grado de prosperidad sus manufacturas, habiendo la circunstancia de que la imitacion de las porcelanas y de las telas de China con sus vivos colores, han creado en ellas nuevas industrias y aumentado por tanto su riqueza y movimiento mercantil; y si observamos además que este gran movimiento de toda la Europa se verificaba en la misma época que en España se combatia nuestro comercio asiático, que solo se hacia en bien pequeña escala de Manila á Acapulco, se comprenderá bien claramente que la supresion de este era lo que perjudicaba al comercio y á la riqueza de la Península, pues siendo de suponer qua en España tambien hubiera cundido el gusto ó capricho por las telas y manufacturas de China y de la India, no tenian otro conducto por donde recibirlas sino esas naciones extranjeras que ibaa al Oriente y que las importarian en gran cantidad y sin competencia, con gran ventaja de su comercio y conocido perjuicio de nuestra navegacion.

IV.

Sensible nos es ver que D. José de Basco y Vargas, distinguido gobernador que fué de Filipinas, en su discurso inaugural de la Sociedad Económica en 1781, censurara este comercio de la Nao de Acapulco, atribuyéndole nuestra decadencia porque hacia correr caudales de riquezas á los imperios de China y del Japon y á las costas del Oriente por efecto de las falacias y artificiosas negociaciones de chinos y armenios, sin dejarnos mas que la señal de su curso: y esto nos presenta otro punto de vista, bajo el cual debemos examinar este comercio, es decir, respecto á su conveniencia para la plaza de Manila.

El comercio de escala es una de las diferentes formas que toman las especulaciones mercantiles en su afan de ganancias, y es tal vez este comercio el que donota mas ingénio y mas actividad en los especuladores que lo emprenden. El ir á buscar efectos que abundan en un mercado extranjero, para llevarlos á puntos en que se necesita y apetece su consumo, es un servicio hecho á ambos países; y como este servicio no se hace gratuitamente, sino aprovechando la diferencia de sus precios entre el país productor y el consumidor, claro es que resultan grandes ventajas á los negociantes y á la plaza mercantil que lo ejerce.

A dos millones de pesos anuales ascendian generalmente los retornos de las Naos de Acapulco y como, segun un cálculo mas bien bajo que alto, las ganancias de este comercio eran de un ciento por ciento, resulta que entraban en la plaza de Manila un

millon de pesos anuales á beneficio de los negociantes ó de todo su vecindario, incluso el general y tripulantes de la Nao y la demás poblacion ocupada de la carga y descarga y otros pormenores. ¿Qué hubiera sido mejor, que los chinos, japoneses y armenios llevaran directamente sus manufacturas á Acapulco? Para los americanos hubiera sido indudablemente mejor, porque adquirian las telas mas baratas, pero la plaza de Manila hubiera perdido las ventajas que le producía la conduccion de esas mercancías; ¿hubiera sido mejor que las embarcaciones americanas hubiesen venido en busca de esos productos asiáticos? Creemos que tambien esto hubiera sido ventajoso á los americanos y á nuestra navegacion en general, pero esto siempre hubiera privado á Manila de las ventajas indicadas. No habiéndose pues establecido ese comercio directo, era sin duda ventajosísimo para ambas partes el que entabló nuestra colonia de Manila; y el haber sabido aprovechar este negocio nos indica que aquellos aventureros, primeros pobladores de este país, á la par que audaces guerreros y hábiles políticos, eran no despreciables negociantes.

Y nada nos importa que el otro millon de pesos anual fuera á parar á la China y al Japon y á la India; porque esa gruesa suma no era un regalo de parte de los americanos, ni un violento despojo ejecutado por los asiáticos; era una mercancía dada á cambio de las muy apetecidas que de estas naciones les llevaban nuestras Naos; ¿de qué le hubieran servido á Méjico y al Perú sus ricas minas de oro y de plata, si no hubieran podido cambiarlas por telas para vestirse ó por otros objetos de necesidad ó capricho?

¿Qué serían esos codiciados tesoros si se los privara de las condiciones de cambio y circulación? ¿Qué significa el dinero destinado á permanecer quieto en las cajas?

V.

No otra cosa que un comercio de escala, es lo que ha dado vida y creciente prosperidad á la plaza de Singapore, que hemos mencionado en el capítulo II; comercio que consiste en almacenar en ella toda clase de productos de la China y efectos de Inglaterra, de paso los primeros para su importación en esta, en donde no todos se consumen, sino que una parte se esperta para otras naciones, y en camino los segundos para el Imperio Celeste y aun para el Japon. Lo mismo diremos del nuevo depósito mas próximo de Hong-Kong, que se ha formado y creado en nuestros días y á nuestra vista, sin que al comercio inglés le haya ocurrido observar que le perjudica este tráfico que es mas bien su auxiliar, y eso que la balanza de este comercio no es siempre favorable á la Inglaterra, sino que las mas veces tiene que pagar esta la diferencia con una respetable suma de numerario en plata. ¿Qué serían hoy Singapore y Hong-Kong sin ese comercio de escala y depósito?

Desde las primeras expediciones de las naciones europeas en el Oriente les fué preciso establecer estos puntos de escala y almacenaje, por decirlo así; los portugueses, primeros navegantes europeos que surcaron los mares del Asia, supieron muy bien aprovechar en el Golfo Pérsico la excelente posición y puertos de la ciudad de Ormuz, edificada por un cé-

libre conquistador de la Arabia en el siglo XI, ciudad cuyos mercaderes con su afabilidad y cultura, con sus calles alfombradas unas y esteradas otras y cubiertas todas con toldos á las horas de sol, con sus perfumes y sus vinos y sus hermosas mujeres, lograron atraerse todo el comercio de Persia y de la India, aprovechando el río de oro que dejaba esta continua contratación. La adquisición luego de Macao no tuvo otro objeto que fijar un punto resguardado para el cambio de efectos europeos por objetos de China y el Japon: á ello debió su importancia de algun tiempo y que hoy mismo conservaria con un poco mas de habilidad en los portugueses y algun menos egoismo de parte de la Inglaterra. ¿Qué es lo que dió su riqueza y poderío en otros tiempos á la república de Holanda, que hasta su suelo tenia que robar del mar, sino ese trasporte de los productos de unas naciones á otras? ¿Qué es lo que le ocasionó sus guerras con la Inglaterra? ¿Qué es lo que esta le disputó tan cruelmente sino el dominio de los mares adquirido por ese medio? Á su triunfo es debido el que hoy sea Lóndres la capital de la banca y del mundo mercantil.

Y si nos remontamos á los tiempos antiguos encontraremos multitud de casos de la misma índole; porque la historia de la humanidad es la reproducción siempre de los mismos hechos con diferentes nombres y formas. La celebridad y riqueza de Palmira, edificada en un inmenso desierto, no fué debida mas que á haberse convertido en depósito y tránsito del gran comercio de la India y de Siria con Italia; así llegó á rivalizar con Atenas y con Roma y á ha-

cerse respetar de los conquistadores romanos; ¿qué hubiera sido de aquel pequeño territorio sin la riqueza de su tráfico de esclava? No hubiera de seguro conservado por espacio de doscientos años su independencia y su gobierno republicano tan cerca de los romanos, ni hubiera pasado á la posteridad el nombre de su célebre reina Zenobia.

IV.

Queremos, sin embargo, en obsequio del laborioso gobernador que hemos ya mencionado, entender sus palabras como guiadas del mejor deseo de dar mayor ensanche al comercio de Manila y encaminadas á llamar la atencion de éste sobre las ventajas de la esportacion de productos propios, conduciéndolos directamente á los puntos consumidores de Europa, pues en este sentido no hay duda que dejaba mucho que desear el rutinario y poco expansivo comercio de Manila.

Pero fijémonos en algunos puntos: ¿existian desde un principio en las Islas esos frutos naturales en bastante cantidad para alimentar un comercio de alguna importancia? ¿Habia capitales para dedicarlos al fomento de esa produccion? ¿habia sido hasta entonces permitida la comunicacion á los españoles por el Cabo de Buena-Esperanza? Y aun en el caso de que hubieran existido esos productos naturales, ¿por qué se habia de abandonar el comercio de Acapulco? ¿qué incompatibilidad habia entre el uno y el otro?

Es evidente que si el uno y el otro género de comercio son ventajosos, reportará mayor cantidad de riqueza el país que logre y le convenga ejercer ambos,

que no el que se vea limitado á uno de los dos: nosotros creemos precisamente que habiendo dejado en ámplia libertad el movimiento natural mercantil que surgió en Manila desde los primeros tiempos, hubiera tomado aquel un vuelo increíble; los retornos de la Nao hubieran crecido cada año de una manera fabulosa; la riqueza de la ciudad hubiera crecido en la misma proporción en poco tiempo, y entonces hubieran abundado capitales que, dedicados á la agricultura, hubieran dado productos naturales con que alimentar ese comercio de esportacion y de consiguiente el de importacion.

De presumir es tambien que satisfecho el comercio del buen resultado de sus expediciones á Nueva-España, y habituado á obrar libremente y solo por el móvil poderoso de su interés particular, sea continuando aquel, sea abandonándolo cuando cambiaron las circunstancias, hubiera emprendido otras especulaciones á diferentes puntos, tal vez el comercio directo á Europa, antes de que á ello hubiera sido estimulado por el gobierno, hubiera frecuentado los puertos de China y de la India, y pudiera hoy estar en estos mares, sino á la altura del comercio inglés, á lo menos en un puesto no tan desventajoso como el que ocupa.

En uno y otro caso, y desde un principio, la administracion ha debido limitarse á facilitar el movimiento, á quitar toda traba á los nacionales y aun á atraer á los extranjeros, estableciendo para unos y otros toda la seguridad necesaria en las transacciones; porque el sistema de las protecciones y privilegios, por mas que quiera seguir las aspiraciones del

interés individual, es siempre de movimiento mas lento que este, que se presenta bajo muchas y diferentes formas y varía con una rapidez incompatible con las formalidades que exige la derogación ó reforma de una disposicion legislativa.

Creemos, pues, dejar demostrado, aunque nos hayamos tal vez detenido demasiado, que el comercio de Acapulco era ventajoso para Manila y para la Nueva España, y que habiéndolo dejado crecer libremente, hubiera traído una situacion mas próspera que la que hoy alcanzan el comercio de Filipinas y el de la Metrópoli.

CAPITULO VIII.

Continúa la segunda época. = Comercio é inmigracion china en Manila. = Buena acogida que reciben los chinos en los primeros tiempos y leyes que les favorecen. = Preocupacion que se despierta contra ellos y disposiciones represivas de su contratacion y establecimiento en la colonia. = Cédula de espulsion. = Desastrosos sucesos y otras causas que dan lugar á estas precauciones. = Inmigracion japonesa y causas de su estincion.

I.

Entremos á tratar de un elemento poderoso de comercio que encontraron los españoles en Filipinas desde los primeros momentos de la Conquista, que tomó muy luego grande incremento, sirviendo de base y principal alimento del de Acapulco, que acabamos de tratar, y que por fortuna se ha conservado hasta nuestros dias, siendo una fuerte palanca del tráfico que hoy se ejerce y dá vida á Manila. Hablamos de los chinos, muy bien llamados los judíos de la Oceanía.

Desde el descubrimiento de las Indias, era principio establecido la facultad esclusiva de la nacion descubridora ó conquistadora de ejercer el comercio con sus colonias ó establecimientos ultramarinos, considerándose esto como una recompensa y al propio tiempo un aliciente á los crecidos gastos y grandes

sacrificios que costaban las expediciones marítimas y la fundación de estos establecimientos. Todas las soberanas disposiciones, resumidas en la ley 1.^a, título 27 del libro IX de nuestro Código indiano, contienen la prescripción rigurosa de que ningún extranjero pudiera tratar ni contratar en las Indias por sí, ni por interpósita persona, ni pasar á ellas sin estar habilitado con carta de naturaleza y licencia del rey; es decir, sin que antes se hubiese tornado nacional, no pudiendo, aun los mismos naturalizados, comerciar sino con caudal propio y de ninguna manera con capitales de otros de su nación.

Este principio de derecho de gentes era reconocido por todas las naciones de Europa, que lo practicaban en sus colonias y lo respetaban en las agenas, esclusivismo que dió lugar á guerras desastrosas entre los ingleses y holandeses, y sobre todo entre estos últimos y nosotros, que por mucho tiempo tuvimos que levantar y entretener escuadras en nuestras Filipinas para combatir y defendernos contra las de la Holanda, por cierto casi siempre con éxito favorable y asombroso, atendidos los cortos elementos que se contaban en nuestra naciente colonia; siendo lo mas sensible que esta máxima egoísta hubiera traído empeñadas luchas entre dos países como la España y el Portugal, que por su origen, costumbres é idénticos intereses, debieran formar una sola nación con gran ventaja de ambos y evidente beneficio de su comercio; luchas que entorpecieron nuestros progresos en la Oceanía y que estuvieron á punto de hacer fracasar las conquistas del inmortal Legaspi.

Establecidos los españoles en Manila y en Cebú,

fundadas sus ciudades con ayuntamiento, era preciso dar ocupacion al vecindario; habia muchas necesidades que no podian satisfacerse sino del exterior en unos establecimientos acabados de fundarse en un país recién conquistado y apenas reducido á nuestras leyes; era preciso adquirir las deseadas especerías y manufacturas del Asia; y á impulsos de estas necesidades y aspiraciones, el puerto de Manila se llenó de embarcaciones de Borneo, de la India, de China y del Japon, figurando en primer término los chinos, cuyas sederías y maques tanto llamaban la atencion de los europeos: así los chinos entraron en Manila en gran número, primero como transeuntes para realizar sus cargamentos, despues se fueron radicando para ejercer toda clase de industrias y oficios, formando muy luego una gran parte de la poblacion, y apoderándose de casi todo el comercio al por menor, que hoy conservan, aunque con escepcion de la venta de comestibles de Europa, que parece vinculada entre los españoles; y todo esto se hacia con infraccion manifiesta de las leyes vigentes sobre extranjeros, lo cual es una nueva prueba de que el interés individual se sobrepone siempre á las disposiciones legales, cuando estas no están conformes con la conveniencia general.

El gobierno de la córte en esta ocasion comprendió perfectamente los intereses de su nueva colonia, y tolerando esta inmigracion continúa de estranjeros que se verificaba por medio de permisos espedidos por el gobernador general de las Islas, vino á sancionarla por sucesivas reales disposiciones, reglamentando la inmigracion china y japonesa, y la perma-

mancia de estos extranjeros en las Islas; entre ellas, nóntanse las contenidas en la ley 55, título 15, libro 2.º de la Recopilacion de Indias, la cual con motivo de una competencia entre la real audiencia y el gobernador, declaró que á este correspondia la facultad de dar los permisos de residencia de sangleyes, así como el gobierno y manejo del Parian, por ser el encargado y responsable del sosiego y defensa de la tierra; y las que contiene la ley 24, título 3.º del libro 5.º, por la cual se previene que en la primera instancia de los pleitos y causas de los chinos que habitan el Parian, conozca privatamente el alcalde del mismo con apelacion á la real audiencia, prohibiendo á los alcaldes ordinarios de Manila que se mezclen en estos litigios, apesar de su jurisdiccion de cinco leguas que en lo demás quedaba subsistente.

Y si nos fijamos en el texto de otras varias leyes del título 18, libro 6.º de la misma Recopilacion, encontraremos un espíritu y una tendencia marcados á atraer á estos extranjeros, ya con el fin de facilitar su conversion al cristianismo, ya tambien con el de fomentar el comercio y las industrias: en las leyes 7 y 8 del citado título, se concede á los chinos que se convirtiesen á la fe, la exencion de contribuciones por diez años, pasados los cuales debian pagar como los naturales, y se recomienda al gobernador de las Islas que á los que se casasen con indias procure dar sitio en los terrenos valdíos para formar pueblos y dedicarse á labrar la tierra, por ser ellos muy ejercitados en esta industria.

En otras del mismo título se prohíbe que se les impongan servicios personales y se les obligue á pres-

tar auxilio de comestibles á las autoridades; se previene que no se les impida viajar á su tierra, aunque sean cristianos, y que por estas licencias no se les cobren derechos, y se adoptan otras prevenciones para que el gobernador remedie y castigue los males y agravios que se causaban á los chinos que con sus embarcaciones iban á contratar á Filipinas por los guardas puestos á sus mercaderías, y por los ministros ú oficiales reales encargados de avaluarlos, expresando el soberano en esa última disposicion, que es justo que viniendo esta gente á contratar, sea acariciada y reciba buen acogimiento, para que llevando á sus tierras buenas noticias del trato y acogida de sus vasallos se aficionen otras á venir.

II.

Sin embargo de este aparente deseo de atraer una gran inmigracion china, es lo cierto que la conducta del gobierno de la ciudad no estuvo siempre animada del mismo espíritu; es indudable que hubo desde un principio grande prevencion contra estos extranjeros; que siempre existió la preocupacion de que se llevaban nuestro dinero, de que su actividad comercial perjudicaba al interés de nuestro tráfico, y estas preocupaciones y recelos dieron lugar á que se tratara de embarazar su inmigracion, á que se sujetara su residencia y contratacion á reglamentos poco conformes con aquel espíritu y con la amplitud que necesita el comercio para vivir y desarrollarse; y por último, es cierto tambien que se cometian con ellos muchos abusos aprovechando su cortesía y la sumision y flexibilidad de que tan hábilmente se

revisten para asegurar el buen resultado de sus negocios.

Esas mismas leyes que hemos indicado son una demostracion de que se les hacian muchos agravios; en la exposicion de motivos de aquellas se consigna que se les hacian repartimientos obligatorios de prestar á las autoridades auxilios de gallinas, no estando obligados como los naturales á tener estas aves caseras; que los ministros que iban á registrar sus champanes les tomaban y desfloraban las mejores mercaderías, dejando las que no eran tales; y por último, que les quitaban los mástiles de sus navios para aprovecharlos en los que se construian en las islas, porque eran livianos, dándoles en truco otros tan pesados, que sus embarcaciones no los podian resistir y daban lugar á frecuentes siniestros.

Tanto en Manila como en Cebú, se obligaba á los chinos á vivir reunidos en sitio determinado, bajo la vigilancia de un alcaide con jurisdiccion especial para sus asuntos: al efecto, en Manila hizo un trazado el ayuntamiento cerca de la puerta que hasta hoy conserva el nombre del Parian, por ser este el que se daba á estos barrios ó viviendas reunidas de chinos, y construyó tiendas para arrendarlas, creando así una de las primeras rentas de que disponia el municipio, la cual, segun sus actas en 1592 era solo de 180 pesos y en 1630 ascendia ya á 11.259: en este sitio debian vivir precisamente todos los sangleyes con escepcion de los hortelanos, labradores, pedreros, pescadores y otros que por su industria tenian que asistir forzosamente en el campo; y por bando de D. Juan de Silva se conminaba con cuatro

años de galeras al remo y sin sueldo á los de esta nacion que habitaran fuera del Parián.

El comercio al por mayor que ejercian estos extranjeros, estaba tambien reglamentado de tal manera, que apenas se comprende cómo lo continuaron por tantos años: venian los chinos en sus chumpanes anualmente, aprovechando la monzon de los nortes, y solo podian permanecer en la ciudad el tiempo necesario para hacer la venta de sus mercaderías: ésta se hacia con intervencion de oficiales y de diputados del ayuntamiento, que avaluaban los géneros nobles, como entonces se decia, que eran los finos y de gran valor, y los demás efectos se contrataban á precios convencionales, pero fijándo los no á cada objeto ó clase de estos, sino por porciones ó montones de toda clase de mercaderías menudas, y esto es á lo que se ha llamado comercio de pancada, palabra antigua que significa la forma de golpe ó el monton con que se hacian estas ventas; los mismos diputados de la ciudad eran los que compraban el total de estos cargamentos para repartirlos luego entre todos los vecinos, que en su mayor parte los embarcaban en el galeon para Acapulco, y así se verificaba la anomalia de que los mismos compradores de aquellas manufacturas tan apreciadas, eran los autorizados para hacer el avalúo.

Este sistema tan restrictivo y tan ocasionado á abusos no era seguramente el mas propio para atraer á los chinos ni para fomentar un comercio que, enlazado con el de Acapulco, traa tanta riqueza á la ciudad de Manila, y e a el único que en ella se ejercia; pero el espíritu de monopolio lo dominaba todo; las

máximas mas triviales sobre la libertad del comercio y de las industrias eran desconocidas, y la preocupacion contra los extranjeros se veía influyendo en todos los pormenores de la marcha de nuestra colonia: esa misma idea que surgia de tiempo en tiempo de relegar á los chinos al campo, á la agricultura, idea que recomienda la antes citada ley 8 del título 18, libro 6.º, no iba encaminada á otra cosa que á alejarlos del tráfico que ejercian en la ciudad.

El partido, no escaso, que tales doctrinas profesaba, no dejaba de tener apoyo en la córte; pues ya á principios del siglo XVIII, se dieron diferentes reales disposiciones, censurando el gran número de sangleyes que existía en la ciudad y en las Islas, con peligro de la seguridad de la tierra, atribuyéndolo á la codicia de los ocho pesos que pagaban por el permiso de residencia; y por ellas se prevenia al gobernador que no consintiera mas de 6.000 chinos, y á este número quedaba limitada la facultad que se le concedió por la ley 55, título 15 del libro 2.º, por ser estos bastantes para el servicio y comercio de la colonia, debiendo los derechos de licencia ingresar en cajas reales; y por fin, lograron completo triunfo estas ideas en 1747 en que llegó de Acapulco el arzobispo de Manila, D. Pedro Martínez Arriola, portador de una real cédula, por la cual se disponia la espulsion de las Islas de todos los chinos, con escepcion de los que hubieren abrazado el cristianismo y estuvieren dedicados á la agricultura.

Por fortuna hallábase entonces interinando el gobierno de las Islas el ilustre obispo Arechederra, que hemos visto antes trabajando por levantar á Ce-

bú de su postracion; y este prelado, comprendiendo sin duda toda la trascendencia de aquella medida, dejó á su sucesor la grave responsabilidad de cumplirla: llegó el marqués de Obando y tambien se insistió con él en que se llevara á efecto lo mandado; pero este gobernador, opinando como su antecesor, y despues de haber oido una junta de elevados funcionarios y de vecinos importantes, resolvió no dar cumplimiento á la cédula, y hacer presente al rey lo impolítico de aquella medida y los grandes perjuicios que iba á causar al comercio de la colonia.

Así continuaron las cosas, aunque con la alarma consiguiente entre los estranjeros, que eran objeto de esta malquerencia, hasta 1758, en que el activo gobernador D. José Manuel de Arandia, mal aconsejado ó apremiado por repetidas órdenes de la corte, resolvió cumplimentar la cédula citada y llevó á efecto la espulsion de los chinos con todo rigor, exceptuando solo, como se ha dicho, á los cristianos casados y que quisieren dedicarse á la agricultura; y para los comerciantes transeuntes se construyó un edificio en la orilla derecha del Pasig, en donde pudieran vivir temporalmente y hacer su contratacion en los términos que arriba se ha esplicado; edificio que se ha conservado hasta muy modernos tiempos con el nombre de Alcaicería de San Fernando, á cargo de un gefe del ejército.

III.

En el primer siglo de nuestra dominacion hubo realmente fundados motivos para el recelo y temores que inspiraba esta raza activa, que en tan gran

número invadió nuestra colonia y que tan turbulenta se presentaba entonces, si se atiende al estado aun inseguro de la reduccion de los naturales, al corto número de españoles, á la escasa guarnicion de la plaza y á los pocos elementos de defensa de que se disponia, no pudiendo ademas contarse con socorros de Méjico ó de la Metrópoli, que habian de tardar un año en recibirse.

Sabido es el hecho de armas que tuvo lugar en Manila en 30 de Noviembre de 1574, á los tres años de haber tomado posesion Legaspi de este punto, rechazando una poderosa escuadra china con numerosa gente de desembarco, no enviadas por el emperador celeste, sino traídas por un célebre pirata que empezó por capitán de bandoleros y llegó á hacerse un corsario terrible y tan audaz, como lo vemos en esta empresa de apoderarse de nuestra conquista: á punto estuvo de caer la ciudad en poder de aquellos invasores, contribuyendo no poco á su salvacion la oportuna llegada de Juan de Salcedo con auxilio de tropas; y fué tan famoso el triunfo obtenido por un puñado de soldados que componian la guarnicion, que se atribuyó entonces á visible proteccion de la Providencia, y hasta hoy se celebra anualmente esta victoria, pasando el ayuntamiento con toda solemnidad el pendon de Castilla.

En 1603 ocurrió una sublevacion de los chinos domiciliados en Manila, que cabecaba un nombrado Eng-Cang, chino rico y muy relacionado con los principales españoles de la ciudad; sublevacion que se supuso en connivencia con el gobierno de aquel imperio, pues se tenian noticias de que por entonces

se preparaba en China una expedicion de 100.000 hombres contra nuestra Colonia; puso tambien en tan grave peligro la plaza esta rebelion, que fué preciso armar á todos los vecinos, hasta á los individuos de las comunidades religiosas; y estos defensores, unidos con la corta guarnicion, hicieron una valiente defensa que rechazó á los rebeldes de las murallas que habian asaltado, y persiguiéndoles en los pueblos inmediatos los derrotaron, causándoles 23.000 muertos, segun se ha indicado en el capítulo I, habiendo sido despues ahorcado el promovedor ó cabecilla Eng-Cang.

Continuó á pesar de esto la inmigracion china, á punto de que en 1639 pasaban de 30.000 los residentes en Manila y sus inmediaciones, habiéndose apoderado del cultivo de los campos de Biñan y Calamba en la provincia de la Laguna; y prevalidos, sin duda, de su número, y exasperados del mal trato que recibian de los indios, y de la prevencion con que les miraba una gran parte de los españoles, emprendieron otra sublevacion general, constituyendo su gobierno en San Pedro Macati y fortificándose en la casa parroquial de este pueblo. Pronto salió contra ellos una columna de tropa española é indígena que los derrotó y dispersó, causando esta última la mayor parte de la mortandad que sufrieron los sediciosos, que al fin se rindieron en 1640, reducidos al número de 7.000, despues de haber devastado las poblaciones por donde pasaban, muy especialmente las haciendas de la-branza de los españoles.

Por este tiempo tambien tenian lugar las grandes hazañas del célebre pirata chino Con-Seng ó Ko-

Senga, que tenía intimidado al mismo emperador celeste, que había llegado á tratar de igual á igual al soberano del Japon, y que en una de sus felices empresas se apoderó de la Formosa, lanzando de ella á los holandeses; allí, despues de instalados estos poderosos piratas, preparaban otra nueva invasion contra nuestra colonia, cuya noticia obligó al gobernador á llamar á la capital toda la fuerza posible de es: año—les, inclusa la que se hallaba en las Molucas; libróse por fortuna de este nuevo azote la ciudad por la oportuna muerte de Con-Seng, y por que su hijo y sucesor se contentó con el dominio de la isla conquistada: renunciando á otras aventuras y con miras mas pacíficas, envió al gobierno de Filipinas una embajada para ajustar un tratado de paz y comercio.

Si la resolucion de espulsar á los chinos se hubiera adoptado inmediatamente despues de estos alarmantes y desastrosos sucesos, ellos darian la única y verdadera explicacion de aquella, pues eran sobrados motivos para inspirar sérios temores de que en una de esas empresas llegaran á hacerse señores de nuestra colonia esos enemigos que alimentábamos en nuestro seno; pero llevada á efecto la espulsion cien años despues, cuando aquellos sucesos no se repetian, cuando esta raza se mostraba pacífica y escarmentada de tan terribles castigos, y convencida de que no encontraba apoyo en los naturales, sino por el contrario un ódio y enemistad implacables, dá bastante fundamento para presumir que otras causas influyeron mas poderosamente en aquella resolucion, y estas debieron ser sin duda alguna la preocupacion constante que se abrigaba en buena parte de la poblacion, de que estos extranjeros

perjudicaban á la industria y comercio de los nacionales, y que se llevaban á su tierra el dinero de nuestra colonia, como si aquel dinero estraido no representara un servicio del cual no podian privarse las islas. Pero dejaremos este punto para mas adelante, terminando con este capítulo la segunda época del comercio de Filipinas, no sin dedicar algunos párrafos á la inmigracion japonesa.

IV.

Todo lo que hemos relatado de las condiciones y sucesos de los hijos del imperio celeste en estas islas, es muy análogo á lo que en pocas palabras diremos de los japoneses: raza esta activa, industriosa, emprendedora cuando se la deja libre, y de conocido espíritu mercantil, visitaba ya los puertos de Filipinas antes de la Conquista; y habiendo frecuentado mas el de Manila con motivo del establecimiento de los españoles, formaron sus preciosos productos una buena parte de los cargamentos de las Naos de Acapulco, y aficionándose al trato y comercio de los nuevos pobladores por el lucro que de él reportaban, comenzaron á establecerse en nuestra colonia, se dedicaron al comercio al pormenor y á otras industrias y en 1803 ascendian ya á 3.000 los radicados.

Era, pues, ventajosa á nuestro establecimiento la inmigracion japonesa; la adquisicion de estos brazos industriosos llenaba el vacío de muchos servicios, y su actividad favorecia el desarrollo de nuestra naciente colonia: confirma este concepto la buena acogida que recibieron de los nuestros, á pesar de las prohibiciones de las leyes contra los extranjeros; y si alguna

diferencia tenemos que consignar entre los chinos y los japoneses, es que nos parece esta raza mas inteligente y mas propicia á los progresos de la civilizacion, como lo demuestra su conducta en nuestros dias al abrir sus puertos á las naciones europeas, apesar del estado de ignorancia de las mazas de su pueblo y apesar de la influencia natural de sus instituciones tradicionales, en cuya conservacion hay tantas clases interesadas, descollando entre ellas el pontífice de su religion, con mas poder que el jefe temporal del Estado.

Fueron asimismo objeto de igual preocupacion que los chinos; el mismo espíritu repulsivo se observa contra ellos en una parte de nuestra legislacion, la misma ley que prevenia al gobernador no consentir en la tierra mas que 6.000 chinos dá á entender que no debia permitir ningun japonés, pues que dice que era un gran descuido el no haberlos ya echado de las islas, y si no les alcanzó la expulsion en 1747, debió ser porque entonces ya no existian, como no fueran algunos individuos que pasaban desapercibidos.

Ocurrieron tambien con los japoneses sucesos de la misma índole que con los chinos; sucesos que podian dar origen fundado á aquella preocupacion y á que se adoptaran con ellos medidas preventivas y que servian de pretexto á los interesados en fomentar esta malquerencia: citaremos entre ellos la invasion que un pirata japonés con numerosa escuadra hizo en las costas de Cagayan en 1581, á donde acudió el valiente Pablo Carrion, que á costa de mucha sangre de nuestras tropas logró arrojarlos de los puntos de

que se habian apoderado: algo debió alarmar tambien al vecindario y al gobierno la llegada del embajador Faranda Quiemon, japonés cristianizado, que llevaba la pretension de que el gobernado: de nuestras islas, que lo era D. Gomez Perez Dasmariñas, prestara obediencia á su emperador y pusiera bajo su dominio aquella tierra; y por último, en 1607, siendo ya muy numerosos los radicados de aquella nacion, dieron el grito de rebelion contra el gobierno; y si bien muy luego fueron batidos y derrotados, obtúvose esta victoria á costa de mucha sangre de una y otra parte, habiéndoseles prohibido desde entonces el vivir reunidos.

Pudiéramos, para mitigar el efeto de estos hechos, citar otra embajada en que se proponian al gobernador tratados de paz y comercio y los regalos que entre éste y aquel emperador se cambiaron: pudiéramos llamar la atencion sobre que el motivo de la rebelion que acabamos de indicar, fué una medida arbitraria del gobernador al salir la expedicion contra las Molucas en 1606, mandando que todos los japoneses que habitaban en la ciudad salieran inmediatamente á los arrabales, de forma que ninguno durmiera intramuros, pues ya entonces manifestaron su disgusto estos extranjeros en una asonada que lograron calmar por el momento algunos beneméritos religiosos; pero sin que pretendamos justificar aquellas medidas, justo es decir que la causa de la desaparicion de los japoneses de nuestra colonia tuvo origen en su misma nacion y en el despotismo de sus gobernantes.

Treinta años antes de nuestro establecimiento en

Manila, un fuerte temporal arrojó á Antonio de la Mota á las costas del Japon, proporcionó á los portugueses el conocimiento de la situacion de aquel Imperio, cuya existencia habia ya denunciado Marco Polo con el nombre de Sipango, y dieron principio aquellos á un comercio que un siglo despues las arrebataron inicuamente los holandeses. Unidas las coronas de España y de Portugal, una y otra nacion hicieron grandes esfuerzos por introducir la religion en aquel pais: nuestros misioneros, que en todas estas conquistas y descubrimientos han ido siempre al lado de nuestros valientes guerreros y de nuestros intrépidos navegantes, comenzaron á esparcir la semilla del Evangelio con tan ardiente celo y tan feliz éxito, que habiendo ido el primero San Francisco Javier en 1549, y recorrido varios puntos, entre ellos la populosa ciudad de Meaco, eran ya tales los progresos del cristianismo en 1615, que se contaban mas de 300.000 cristianes en el imperio, con numerosos templos y con cinco colegios ó residencias de padres jesuitas, ocupados por 120 misioneros de la Compañía.

Los notables adelantos de una religion tan contraria al culto de Buda y de Sintoo, que profesaban los japoneses y con la cual viene á estar en perfecta armonía su constitucion politica, no podia menos de producir cierta alarma en los gobernantes y en las clases privilegiadas de aquel imperio y la consiguiente malquerencia contra los predicadores de la nueva Ley: en efecto, con motivo de la guerra civil y religiosa que estalló en 1609, el partido triunfante prescribió rigurosamente el culto cristiano, espidiendo

leyes draconianas contra los misioneros y sus prosélitos, por considerarles atentadores á la soberanía del emperador y á las leyes del país: y si bien por entonces continuaron unos y otros ejerciendo su culto secretamente y proporcionando á la Iglesia muchos mártires, recrudescida la persecucion en 1638 por las sublevaciones de Simabara y de Amakura, se puso término en 1639 á las misiones y á la permanencia de los portugueses en el Japon quedando dueños del campo los holandeses, que se dedicaban exclusivamente á sus negocios de comercio.

Espulsados los portugueses y nuestros misioneros del Japon, llevándose allí con todo rigor las leyes que prohibian viajar al extranjero, cesaron los viajes de champanes japoneses á nuestros puertos: por otra parte, llegada á Manila la noticia de la horrible persecucion contra los misioneros y las crueldades que con ellos se ejercian, prohibió el gobernador general que ninguno de las islas pasara al Japon, pues habia religiosos que sin licencia y llenos de fervorosa fé escapaban para ir á buscar la palma del martirio: así quedó cortada toda comunicacion con aquel imperio, acabó la inmigracion japonesa y los descendientes de los entonces radicados, deben hallarse comprendidos en los gremios de sangleyes, siendo de lamentar que en los presentes dias y á pesar del ejemplo de otros gobiernos, no hagamos mayores esfuerzos por poner en contacto nuestras Filipinas con esa nacion que está llamada á tener grande importancia en las regiones de la Oceanía.

CAPÍTULO IX.

Primer proyecto de Compañía de Filipinas, que no llegó á plantearse. — Necesidad que se siente en Manila de dar mayor ensanche á su comercio. = Tráfico establecido de orden del Rey entre Cádiz y Manila por el Cabo de Buena Esperanza, por medio de barcos de guerra. = Creación de la Real Compañía de Filipinas: su objeto, sus privilegios y obligaciones. = Ventajas de esta asociación.

I.

Aquel vértigo de especulaciones en los mares del Oriente, que, como hemos dicho, se apoderó de todas las naciones de Europa, pareció despertar á nuestra España de su letargo en materia de empresas mercantiles; pero no hasta el punto de alcanzar las ventajas de este movimiento: el comercio de Cádiz, alentado con las ganancias que obtenía en su exclusivo comercio con América, se propuso también entablar otro monopolio con las islas de la Oceanía y dispuestos los elementos necesarios, obtuvo del Monarca la autorización competente para crear una Compañía de Filipinas, por cédula de 29 de Marzo de 1733: por ella se le concedían varios privilegios, no del agrado de nuestros comerciantes de Manila, los cuales protestaron y reclamaron por medio de diputados en la Corte contra la creación de aquella sociedad; y por desgracia para las islas, no llegó esta á consolidarse

ni á despachar expedicion alguna, quedando aplazada para medio siglo mas tarde la habilitacion de la via del cabo de Buena Esperanza para el comercio de la Peninsula con el Asia.

Sentíase, sin embargo, en Manila la necesidad de dar mayor ensanche á su comercio: las exigencias de una poblacion ya mas crecida y adelantada, y el espectáculo de las empresas de otras naciones en estos mares, despertaban la idea de ir á buscar los efectos á los mismos puntos de produccion; se intentaron algunos negocios en este sentido y en 1771 despachó el gobernador la fragata *Descada* á la costa de Malabar, con el objeto de entablar negociaciones de comercio con el Nabad de Carnate; pero fueron por el momento infructuosos estos esfuerzos y continuaron los franceses y los ingleses con sus testafierros asiáticos, abasteciendo á Manila de todo lo que no traia la Nao de Acapulco.

Estaba en la conciencia de las mismas autoridades la necesidad de tolerar aquel simulado comercio europeo y los grandes trastornos que ocasionaria su castigo y estincion; así lo demuestra un hecho que vamos á referir. Despues de la paz celebrada con los ingleses, habia aumentado en el puerto la concurrencia de barcos europeos con bandera mora, y en 1766 se presentaron dos barcos franceses bajo aquel pabellon, que hicieron muy buen negocio en la venta de sus cargamentos; pero se habia hecho tan pública su verdadera nacionalidad, que el fiscal del rey se vió precisado á presentar un recurso á la Real Audiencia, pidiendo un pronto y severo castigo contra aquellos extranjeros que de una manera tan clara infringian

las leyes vigentes: el tribunal superior, lleno de prudencia y tomando en consideracion los graves perjuicios que se iban á causar al vecindario de imponer penas por una infraccion que hacia algun tiempo se venia tolerando, aunque estimó arreglada á derecho la peticion fiscal, se limitó á proveer que se notificara á los citados franceses que si volvian á presentarse en el puerto á vender mercaderías, se les aplicaria todo el rigor de la ley, suspendiendo por entonces todo otro procedimiento y dando cuenta á S. M. de lo ocurrido; y fundábase su acuerdo en que de procederse contra aquellas embarcaciones y contra los compradores de sus cargamentos, comprenderia el proceso á casi todos los vecinos de la ciudad, á las comunidades religiosas y á otras personas exentas y constituidas en dignidad. Inconveniente es este de todas esas restricciones que atacan al interés general, que á la par que habitúan al ciudadano á la desobediencia de las leyes, ponen á las autoridades en el conflicto de consentir la infraccion de estas ó causar mayores males.

Entre tanto en la c6ate habian hecho gran efecto las noticias de la obstinada resistencia que opusieron las provincias de Luzon á la invasion inglesa, ocurrida en 1761, y el valor her6ico y perseverante que desplegó el insigne magistrado D. Simon de Anda y Salazar, impidiendo que se internaran los invasores y casi encerrándolos y sitiándolos en la capital que una lamentable debilidad habia puesto en sus manos: á este eminente patricio que llegó á reunir en su sola persona los cargos de gobernador, capitan general y real acuerdo, que sin ser militar improvisó y acudió huestes guerreras, es debida la salvacion de nues-

tra Colonia en aquel apurado trance, siendo su brazo derecho, como el mismo dijo al gobierno, el insigne D. Pedro José de Bustos, que tampoco era militar y solo entonces emprendió esta carrera: los grandes esfuerzos hechos, aunque sin fruto, por el inglés, demostraban al mismo tiempo la importancia de las Islas y las profundas raíces que habia echado ya la dominacion española en el país.

El buen rey Carlos III, cuya historia, como dice D. Modesto de la Fuente, no puede leerse sin un sentimiento de simpatía y de cariño, no miraba seguramente con indiferencia el estado de abandono y de aislamiento en que se hallaban las Filipinas, y á los hombres eminentes que le rodeaban no podian ocultarse el origen del mal y los medios de combatirlo: acordóse, pues, establecer comunicacion y tráfico directos entre Manila y la plaza de Cádiz por el cabo de Buena Esperanza y adoptar otras medidas encaminadas á fomentar la riqueza y el comercio de las Islas, para librarlas de la dependencia en que estaban del reino de Méjico: al efecto, se habia de despachar anualmente de Cádiz una fragata de guerra con cargamento de efectos de Europa para Manila y con orden de que allí pudiera cargar de cuenta del comercio de la ciudad frutos del país y toda clase de mercaderías asiáticas, incluidas las procedentes de China y del Japon, con lo cual quedaba derogada la severa prohibicion de comerciar con las Indias Orientales.

La fragata *Buen Consejo* fué la primera que hizo esta expedicion, habiendo llegado á Manila en 1765; y sea por ese apego á la rutina y esos hábitos mez-

quinos que enjendran el exclusivismo y el monopolio establecido en sistema hacia tantos años, ó sea por la forma y las restricciones con que se inauguraba aquella nueva especulación, la idea fué mal recibida en la ciudad y se llamaba á la fragata recién llegada la *Mal Consejo*: el comercio no quiso tomar parte en su carga de retorno, como se esperaba, habiendo sido preciso cargarla de cuenta del rey y hasta se dijo que los mercaderes ocultaban la galleta, para que de ella no pudiera surtirse el barco expedicionario.

Continuaron sin embargo las naves del Estado haciendo estas expediciones hasta Marzo del año 1783, en que hizo la decimacuarta y última la fragata *Anunciacion*, llevando al propio tiempo la fausta nueva de la paz concluida aquel año en Paris; pero esta manera de comercio oficial no se habia adoptado sino por vía de ensayo y como medio de abrir el camino al interés particular, á quien tocaba aprovechar las ventajas de este tráfico y de la vía nuevamente surcada: se comprendia ya muy bien que no podia aceptarse como situacion normal este servicio tan ageno á su instituto, que se habia impuesto á la marina real: el célebre reglamento de 12 de Octubre de 1778 sobre el comercio libre habia abierto una nueva era de franquicias á la navegacion y tráfico de nuestra España con sus Colonias y con el extranjero y era preciso aprovechar sus ventajas: el mismo vecindario de Manila solicitó permiso para crear una sociedad mercantil que hiciera aquellas especulaciones, y si bien no se concedió esta gracia á los peticionarios, vino al fin á parar á la creacion de una compañía mas en grande.

II.

Terminado el plazo de los privilegios concedidos á la Compañía Guipuzcoana de Caracas, y no pudiendo los socios, ó no conviniéndoles, continuar el negocio sin aquellos requisitos, dirigieron sus miras á los mares del Oriente y acordaron dedicar su actividad y esfuerzos, así como el capital que les quedaba y el que pudieran allegar á las especulaciones iniciadas por los barcos del Estado entre Cádiz y las islas Filipinas: propuestas al gobierno del rey las bases de la nueva asociación, con apoyo del secretario del despacho universal de Indias, fueron aprobadas por S. M., y se autorizó la creación de la real Compañía de Filipinas por cédula de 10 de Marzo de 1785.

Fijaba esta en su art. 2.º el capital de la Compañía en 8.000.000 de pesos, distribuidos en 32.000 acciones de á 250, para que pudieran interesarse todos los vasallos, como decía la cédula, tanto de la Península como de las Indias Orientales y Occidentales, sin escepcion de clase alguna, ni aun la eclesiástica; y tanto afán mostró el monarca por constituir ámpliamente esta sociedad, que no solo invitó á que tomaran parte en ella al Banco Nacional de San Carlos y á las compañías de los cinco gremios de Sevilla y de la Habana y mandó que así lo hicieran también los municipios con sus fondos de propios y de pósitos, sino que él mismo se interesó en ella por sí y á nombre de los príncipes sus hijos por valor de un millon de pesos, á mas de las acciones que le correspondían, como socio que era de la de Caracas.

El objeto principal de esta sociedad era poner en comunicacion todas nuestras colonias entre sí y con la Metrópoli, estimular el comercio con los mares de Asia, dar mayor ensanche al de Filipinas y aprovechar la via directa de Cádiz á Manila, conforme lo habian hecho los barcos del Estado: así sus operaciones debian consistir en abastecer á Manila y á las Islas de toda clase de efectos de Europa y América, estranjeros y nacionales y llevar de retorno especerías y otros frutos naturales, como tambien manufacturas, tanto filipinas como de todas las demás naciones asiáticas, y para cuyo negocio se le concedia privilegio exclusivo por el art. 23 de la citada cédula, pudiendo elegir para la ida á Manila la vía del cabo de Buena Esperanza ó la del de Hornos, con escala en los puertos de la América Meridional; pero haciéndose siempre el retorno precisamente por la primera vía directa á Cádiz.

Podia asi mismo la Compañía girar, negociar y despachar embarcaciones con registros para los dominios de América como cualquier otro vasallo, pero esto solo desde los puertos de la Península, no desde Manila, y podia tambien hacer espediciones á China y la India para adquirir los efectos ó frutos necesarios á su comercio y establecer factorias en los puertos de dichas naciones.

Otro objeto además tenia esta institucion, y era el de estimular el desarrollo de la riqueza que encerraba muerta aquel privilegiado país y crear alimento para un activo comercio de esportación; así por la cláusula 50 de la cédula de que nos vamos ocupando se imponia el deber á la Compañía de aplicar el 4

por 100 del producto líquido de sus negociaciones al fomento de la agricultura y á la fabricacion en las Islas, debiendo la junta directiva establecida en Manila proponer á la córte todo lo que creyera conducente al cumplimiento de este importante deber.

Por la clausula ó artículo siguiente quedaba tambien la Compañía obligada á conducir gratuitamente en sus embarcaciones á los profesores de ciencias naturales y exactas y á los artesanos que de propia voluntad ó de órden del gobierno pasaran á las Islas, ya fueran españoles, ya extranjeros católicos, siempre que se presentaran provistos de la competente real licencia; y por el 52, se le prevenia que la tripulacion de sus barcos se compusiera en una tercera parte de naturales de Filipinas, sin distincion de color, origen ni estado, debiendo tratarlos y ascenderlos segun su mérito, lo mismo que á la marinería de Europa.

III.

En compensacion de estas obligaciones, de utilidad bien notoria para las Islas, se concedian á la Compañía, á más del privilegio especial y no pequeño de ser la única que pudiera ejercer el comercio directo de los puertos de la Peninsula con los de los mares de China y de la India, y otros muchos de suma importancia, que le facilitaban la pronta adquisicion de hermosos barcos con todos los adelantos de arte de aquella época y toda la tripulacion que les fuera necesaria, así como el que sus operaciones mercantiles se hicieran libres de ciertas trabas.

El privilegio de mas viso era, sin duda, el de usar

la bandera de la marina real en todas sus embarcaciones grandes y pequeñas, llevando una contraseña que las distinguiera de los barcos de guerra; pero otros privilegios de mas ventaja y resultados acompañaban á este, como era el de que durante los dos primeros años, á contar desde su instalacion, pudiera adquirir naves extranjeras y abanderarlas libremente y con escencion de derechos de estranjería, alcabala y otro cualquiera que por tal razon correspondiese pagar, el de introducir, libres tambien de derechos, todos los efectos destinados á sus navíos y el de poder tomar en los arsenales reales todos los pertrechos que necesitara, pagándolos al mismo precio que los hubiera pagado el gobierno.

En la elección del personal de dotacion de sus navíos se daba tambien á la Compañía una amplitud en extremo ventajosa, pues no solo podia contratar oficiales y tripulantes extranjeros con la sola condicion de que el primero y segundo piloto y la mitad lo menos de la tripulacion fueran nacionales, sino que además estaba autorizada para tomar á su servicio oficiales de la marina real, sin que por esto se les perjudicara en los ascensos de su carrera, habiendo de ir provistos los capitanes y tenientes de estas naves de patentes de mar y guerra y debiendo unos y otros, de cualquier procedencia que fueran, disfrutar en los mares del Asia de los mismos fueros y prerrogativas que los oficiales de la real armada.

Se derogaron además, en beneficio solo de la Compañía, todas las leyes, pragmáticas, cédulas y reales órdenes que prohibian la importacion en la Península de muselinas y tejidos de algodón y seda,

pudiendo llevar sus barcos toda clase de telas y manufacturas de la India, de China y del Japon, si bien pagando estas, así como las especerías, á su introduccion 5 por 100 de derechos sobre avalúo de precios corrientes y con la cláusula especial de que las producciones de Filipinas quedaran exentas de todo derecho, tanto á su salida del puerto de Manila, cuanto á su importacion en los de la Península.

Hemos dicho en otro lugar que por las leyes 1, 5, 7 y 71 tít. 45 libro 9 de la Recopilacion de Indias, se prohibia á todos los súbditos de S. M., tanto de la Península como de las Américas, el ejercer comercio alguno con las naciones asiáticas, incluso Filipinas; permitiéndose solo á éstas, por privilegio especial, despachar anualmente una embarcacion para Acapulco; pero como las operaciones de la Compañía tenían por uno de sus principales objetos el adquirir directamente los ricos productos con que nos brindaban las naciones China y de la India, dándoles en cambio los frutos y manufacturas de nuestro suelo, era preciso derogar estas prohibiciones; y así se verificó, consignándose su expresa derogacion en el artículo 26, dejando espedito á sus barcos el camino del Oriente y dándoles libertad para frecuentar los puertos de aquellos mares.

Se derogaron tambien por los artículos 29 y 31 la ley 9, tít. 18, libro 6, y las leyes 34 y 35, tít. 45 libro 9 del ya citado Código de Indias, que prohibian á los comerciantes de Manila hacer negociaciones con los puertos de China y de la India, y que reglamentaban de una manera vejatoria y ocasionada á grandes abusos la contratacion que hacian los chinos en

aquella ciudad: de esta manera, si bien la franquicia se establecía en beneficio y á causa de las negociaciones de la compañía, redundaba en provecho de las islas, cuyo comercio podia desde luego despachar barcos cargados de sus frutos á los puertos de China y de la India y adquirir en ellos las manufacturas que tanto apetecian, sin esperar los pesados champagnes y los barcos armenios que tenian monopolizado este ramo de comercio; y al mismo comercio de los chinos se daba toda amplitud, dejándoles vender libremente en Manila sus efectos y comprar los del país sin necesidad de la tasa; intervencion de diputados y otras trabas, que como hemos dicho, estaban establecidas en este comercio llamado de *parcada*.

IV.

La sola esposicion de los deberes y privilegios de esta sociedad, demuestra desde luego las grandes ventajas que iba á reportar á las Islas Filipinas y el grande ensanche que habia de dar á su comercio, para el cual sin duda alguna abria una nueva época, como muy fundadamente hemos marcado. Una mirada retrospectiva sobre el cúmulo de prohibiciones que pesaban anteriormente sobre el tráfico de Manila, nos convence de esta verdad; con la nueva institucion desaparecieron, si no todas, la mayor parte de las muchas trabas que no permitian desarrollarse á nuestra colonia; y este adelanto, á mas de los beneficios que traia por el momento, preparaba otra nueva era y servia como de escalon para llegar á otra legis-

lacion de mas progresos y de mas ámplia libertad en las transacciones mercantiles.

De esta manera, aunque tarde, se reparaba el error de haber tenido cerrados los mares del Oriente á nuestras embarcaciones y á la actividad mercantil, no solo de la Península, sino de las Filipinas, á las cuales por su posicion geográfica tocaba tomar parte muy principal en este tráfico: de esta manera se aprovechaba la via mas breve para comunicarse la Metrópoli con las dichas islas y se les facilitaba el medio á una y á otras de darse á conocer sus respectivas producciones, viniendo á ser Manila el punto de escala ó depósito de las mercaderías asiáticas que á la Península solo llegaban antes por manos extranjeras.

Así se daba gran impulso á nuestra navegacion, pues creándose nuevas especulaciones y abriéndose vías antes cerradas, tenia que aumentar precisamente el número de las naves nacionales, y por cierto que el privilegio, aunque provisional, de adquirir barcos y tripulantes extranjeros, era una concesion que hoy mismo seria de gran valía y trascendencia para nuestro comercio, y á la cual no podrá menos de llegarse, suprimido el derecho diferencial de bandera y establecidas otras franquicias ó nivelaciones que tarde ó temprano se han de establecer.

Con esto el puerto de Manila tomaba otro aspecto de mas movimiento y su solitaria bahía habia de verse mas frecuentada: á la espedicion anual de una sola Nao para Acapulco, se agregaban los barcos de la Compañía que venian por los otros puertos de la América y los que salian de Cádiz: con los barcos americanos y los champanes chinos, entraban á com-

petir nuestras embarcaciones que irian á buscar los frutos y manufacturas apetecidas á los mismos puntos de su produccion; y la supresion de las trabas de la pancada, siendo un aliciente para el comercio chino; habia de traer por consecuencia precisa la baratura de los artículos que importaba esta nacion y mayor demanda de los frutos del país que exportaba.

La obligacion de dedicar el 4 por 100 de utilidades líquidas al fomento de la produccion de las islas, nos revela el espíritu generoso y las elevadas miras que guiaban á nuestros gobernantes de aquel tiempo: ella habia de dar á conocer los muchos y variados frutos de tan rico suelo; ella habia de levantar la agricultura y habia de imprimir gran movimiento é inteligencia al cultivo de tan fértiles campos, y así, aguijoneando la indolencia de los naturales y proporcionando nuevo alimento al comercio de Manila, colocaria las primeras piedras del edificio de riqueza á que están llamadas las Filipinas, que en aquel tiempo no podian subsistir por sí sino como ya hemos dicho, recibiendo un subsidio anual de Nueva España.—Justo es decir que la Compañía no descuidó, como luego veremos, este esencial deber de su instituto, sino que, por el contrario, se esforzó en cumplido con todo afan. Podra haber estado mas ó menos prudente, mas ó menos acertada en sus anticipos; pero lo que no ofrece duda es que en este género de desembolsos se condujo con una largueza y una buena fé que el país debe agradecer.

Otro punto observamos en la constitucion de esta sociedad, que marca una especial diferencia entre

ella y las instituciones extranjeras de la misma índole que la precedieron. A la Compañía holandesa de las grandes Indias se otorgó el derecho de hacer la paz ó la guerra con los príncipes de Oriente; el de construir fortalezas, de elegir gobernadores, de mantener guarniciones y de nombrar los funcionarios de justicia y de administracion, es decir, las prerogativas del soberano, la facultad de gobernar los países que conquistara y colonizara.

La Compañía inglesa de la India se constituyó bajo el mismo pié y con los mismos derechos de soberanía sobre los territorios que adquiriera en el Asia, llegando á ser dueña y señora de mas de ochenta millones de almas y manteniendo de su cuenta ejércitos de mas de 100.000 hombres. Pues bien, á nuestra Compañía de Filipinas no solo no se concedieron semejantes facultades, sino que precisamente por el art. 33 de la cédula de creacion se le prohibia que pudiera mezclarse ni introducirse por ningun motivo ni pretesto en materias políticas, hacer alianzas ni otros negocios de esta naturaleza.

Diferencia es esta hija de los muy distintos fines que guiaban á nuestros monarcas y á nuestros conquistadores en el descubrimiento y adquisicion de países desconocidos; espíritu que caracteriza á nuestra legislacion de Indias y que no debemos perder de vista cuando surgen proyectos de compañías, sean nacionales ó extranjeras, para esplotar una ó varias islas, con ciertas facultades legislativas ó de administracion: ábranse todos los puertos que se quiera á todas las banderas; facilítese todo lo posible la circulacion de la riqueza del país, atráigause por todos

medios inteligencias, capitales y brazos; pero el gobierno, la administracion civil y religiosa del último pueblo de las Islas, consérvese íntegramente en las manos de la nacion á quien la Providencia las ha confiado.

CAPITULO X.

Primeras expediciones despachadas por la Compañía y marcha de los directores á Manila. = Oposicion que encuentran en el vecindario de esta ciudad. = Exámen de las causas de esta oposicion. = Productos naturales del país que se dedican á fomentar los directores. = Su error en cuanto á la industria fabril. = Estado de la Compañía en 1790.

I.

Sobre estas bases, y con tan buenos auspicios, comenzó á funcionar la Compañía, despachando para Manila tres barcos cargados de efectos de Europa, el uno por el mar del Sur, con escala en el Callao, y los otros directamente por el Cabo de Buena Esperanza; y pusieronse en camino por la citada capital los directores nombrados en Madrid, llenos de esperanzas y de ilusiones sobre la gran prosperidad que habia de alcanzar aquella asociacion, y con ella el comercio de Filipinas.

No sucedió así contra lo que realmente era de esperar; el vecindario de Manila, no comprendiendo ó aparentando no comprender las ventajas que de aquel nuevo movimiento habia de reportar la ciudad, recibió con ostensible desagrado la instalacion de la Compañía, y se mostró indiferente y sordo á las insinuaciones y súplicas de sus gerentes: los comerciantes no solo no quisieron tomar parte en el

negocio, aprovechando las acciones destinadas á aquella plaza, sino que se negaron á darles las noticias y datos que necesitaban para empezar sus operaciones, y les crearon toda clase de entorpecimientos; gran contratiempo que por lo inesperado debió paralizar por de pronto la gestion de los directores, pero que no los desanimó, llenos de fé como estaban en su empresa y en la proteccion del gobierno, que á todo trance quiso sostener su obra.

Estraña era sin duda esta conducta del vecindario, y mas sorprendente aun si se tiene en cuenta, primero, que por el art 13 de la cédula de ereccion de la sociedad, se reservaban á los vecinos de Manila 3.000 acciones de las 32.000 que componian la totalidad del capital, y por tanto, que no solo la Compañía nada quitaba ni invadia del comercio de la ciudad, sino que por el contrario proporcionaba á sus vecinos el medio legal de tomar parte en las nuevas especulaciones y aprovecharse de las ganancias que se prometian; segundo, que estando prohibido á la Compañía el despachar expediciones de Manila á la Nueva España y vice-versa, en nada alteraba el célebre comercio de la Nao de Acapulco y subsistia en sus mismas condiciones este que parecia ser el ídolo de los comerciantes de Filipinas; y por último, que la libertad concedida de frecuentar los puertos del Asia y la supresion del reglamento que tanto entorpecía y molestaba á los chinos que venian á vender sus efectos á Manila, redundaba en beneficio inmediato de aquel comercio, pues que habia de abaratar los artículos de que se componian principalmente los cargamentos de la Nao.

Sin embargo, examinando detenidamente este fenómeno, sometiéndolo á una crítica severa y profunda, encontraremos algunas causas que dan explicación satisfactoria á esta oposición á primera vista injustificada: el vecindario de Manila no había olvidado el gran vuelo que tomó la plaza y la riqueza que lograron sus vecinos al principio de nuestra dominación, cuando los primeros pobladores emprendieron el comercio con América libremente sin ninguna traba fiscal y sin mas guía ni estímulo que su interés particular: el comercio tenía bien presentes las vejaciones que sufrió cuando entraron las restricciones del sistema de una sola nave y de la limitación del volumen de los cargamentos; la decadencia á que vino la ciudad y la ruina de que estuvo amenazada mas de una vez, y temía con fundamento que los mismos inconvenientes y perjuicios hubiera de sufrir en el nuevo género de especulaciones que se entablaba, acompañado de mas de una prohibición y sobre la base de privilegios exclusivos, concedidos á una sociedad con un carácter tan oficial y cuya dirección tenía su asiento en la córte.

Cuando la administración toma una intervención indebida en los negocios de los particulares; cuando se muestra excesivamente rigorista en la apreciación de los intereses del fisco y en la aplicación de las leyes y reglamentos de este órden; cuando abusa conociidamente de su poder, como sucedía en el célebre comercio de Acapulco, no puede menos de inspirar desconfianza á los comerciantes; no puede menos de dar lugar á que se tema que su mano de hierro vaya á matar en vez de vivificar las transacciones mercan-

tiles, que lo que necesitan es precisamente mucha libertad de accion y mucha buena fé: esto es sin duda lo que acontecia en el caso de que nos ocupamos; el vecindario de Manila combatia solo la forma bajo que se establecia el nuevo comercio; pues como hemos visto en otro lugar, los mismos comerciantes de Manila habian solicitado permiso para erigir una compañía mercantil, cuya direccion ó gerencia se situara en Manila, en la creencia de que nadie mejor que ellos podian conocer y fomentar los intereses del tráfico de aquella parte de las Indias.

II.

De todas maneras, los directores, como hemos dicho, no desmayaron en su empresa; y al mismo tiempo que principiaron á despachar cargamentos, se dedicaron tambien al trabajo de estimular la produccion del país, haciendo anticipos cuantiosos á los labradores y pactando condiciones de compra muy ventajosas.

Fijáronse principalmente en la seda, el añil, el azúcar y el algodón por ser artículos de mayor salida y por ser ya su cultivo conocido hasta cierto punto en el país. Daremos algunas noticias con esta ocasion sobre los principales productos que salian entonces al mercado y que empezaron á dar alimento á la esportacion en esta tercera época del comercio de Filipinas.

Dijimos en el capítulo 1.º de esta obra, que en tiempo de Basco existian en la provincia de Camarines cuatro millones y medio de piés de moreras, y

este es uno de los resultados de la laboriosa administracion de aquel insigne gobernador y de los primeros esfuerzos patrióticos de la Sociedad Económica, secundados hábilmente por el alcalde mayor Don Martin Ballesteros, que fué despues factor de la Compañía en la citada provincia: por encargo de aquella, en 1780 fueron remitidas á Manila las primeras semillas por un religioso Agustino llamado Fray Pedro Galiano; los directores se propusieron á toda costa sacar adelante esta produccion, anticiparon cuantiosas sumas para propagar su cultivo, apesar de que la proligidad que exige, parecia poco conforme con el carácter del indigena, intentaron la introduccion de chinos para este objeto y aun propusieron el traer algunas familias de Granada, de Valencia y de Murcia, conocedoras de este género de industria; y, segun informe de aquellos gerentes, dado á los pocos años de haber emprendido este cultivo, las primeras siembras daban buen resultado por la continúa reproduccion de la hoja en las moreras y se proponian recoger hasta nueve cosechas en cada año, asegurando con referencia á peritos chinos que la seda del país era inferior á la de Nangkin, pero muy superior á la de Canton.

El cultivo del indigo ó añil habia sido ya fomentado y mejorado por otro religioso Agustino, Fray Matías Octavio, con el generoso auxilio de un benemérito comerciante de Manila, D. Diego García Herberos, aplicando á esta produccion el método que se practicaba en Goatemala, con lo cual se logró hacer una remesa en 1784 por la fragata de guerra *Asuncion*, que tuvo muy buena aceptacion en la plaza de

Cádiz. Con estos antecedentes, poco tuvo que hacer la Compañía para esplotar este ramo de riqueza y limitóse á hacer anticipos á los cosecheros para la compra de los utensilios necesarios para reducirlo á pasta y á comprar todo el que se le presentara á venta; así en 1786 pudo esportar 140 quintales de este precioso artículo, y doble cantidad en 1788.

El algodón, que por diferentes veces, y en especial durante la reciente guerra de los Estados-Unidos, se ha recomendado á los jefes de provincias como una produccion á cuyo fomento debian dedicarse con particular solicitud, formaba una de las mas grandes esperanzas de la Compañía, por considerarle de tan buena calidad y su precio tan arreglado que podria competir con el que esportaban los ingleses de las costas de Malabar, puntos mas distantes de Canton que nuestra plaza de Manila, y porque promoviendo el desarrollo de este artículo en gran escala, al propio tiempo que surtiera á los telares proyectados en el país, daria abasto á los puntos consumidores de China que prometian constante demanda, y se proporcionaria ocupacion á muchos barcos nacionales; estos cálculos no desacertados entonces, fueron confirmados por la buena venta que tuvo la primera remesa de 150 sacos á China y así los directores adoptaron este como el principal género de su comercio, haciendo contratos con todos los labradores que á ellos se prestaban.

Con igual afan se dedicó la Compañía á fomentar el cultivo de la caña de azúcar y muy pronto empezó recoger el fruto de sus acertados esfuerzos, remitiendo á la Península en 1786 860 arrobas, y espor-

tando para el mismo punto, para la India y China en 1788 hasta 9.663 arrobas, y así continuó en conocido progreso este artículo, figurando siempre en primer término en la esportacion general del país, pues en una memoria ó consulta dirigida al rey en 1790 por el gobernador D. Félix Berenguer de Marquina, de la cual haremos mencion mas adelante, se consigna que la cantidad de azúcar esportada el año anterior andaba entre cuarenta y cincuenta mil picos.

Fué tambien objeto de la proteccion y esfuerzos de la Compañía la pimienta, que se cultivaba en las provincias de Tayabas, Camarines, Cavite é Iloilo, de la que no solo promovió grandes plantaciones en la isla de Luzon, sino que intentó hacerlas estensivas á las provincias de Misamis y Zamboanga, de cuyos dos puntos llegó á traer algunas pequeñas cantidades, viéndose obligada á desistir de esta empresa por el peligro constante que ofrecia en aquella parte Sur de nuestros dominios la piratería de los moros de Joló.

III.

Quiso además la Compañía dedicar una parte de su capital y sus esfuerzos á las manufacturas de las islas; quiso hacer manufacturera una colonia tan rica en productos naturales; y se fundaba para ello en que, un país que produce las primeras materias que da con abundancia y á poco costo las sustancias alimenticias; un país en que los jornales son baratos, es á propósito para tener fábricas y que solo le faltarian utensilios especiales y máquinas que se proponia llevar de Europa.

Entendió que los telares de mantas, rayadillos, nipis, guinaras, tapis, terlingas, lienzos bruñidos, cambayas, y otros tejidos que existian en las islas podian servir de base á una gran fabricacion y á un nuevo alimento de su comercio y de sus embarcaciones; y se propuso con estas telas, sino sustituir del todo las mantas y demas tejidos que obtenia en Bengala y Coromandel, hacerlas entrar en competencia con estas, tanto en Manila, como en los demás mercados que estaban á su alcance; y en esta lucha hizo muchos gastos, que han sido infructuosos.

Desconocieron los directores en esta parte, que por punto general las naciones de Europa en sus lejanas espediciones iban buscando, aparte de las preciosidades de China y del Japon, esos productos naturales, esos artículos llamados coloniales, que aunque solo da la naturaleza en los climas cálidos, son muy apetecidos por los habitantes de las regiones frias y templadas y han llegado á ser parte de las necesidades de la vida moderna; que estas naciones necesitan, como en compensacion y á cambio de esa produccion importada, establecer mercados de consumo para dar salida á sus manufacturas, cada vez mas abundantes y mas perfeccionadas.

Olvidó la Compañía que esto mismo sucedia en España respecto de sus colonias y que este mismo espíritu dominaba en toda nuestra legislacion; que todas esas trabas impuestas al comercio de América y de Manila, todo ese sistema de restricciones que dió lugar á sentidas quejas y á los reñidos pleitos que hemos reseñado, tenian por objeto proteger la esporcion y consumo del producto de las fábricas nacionales.

Aunque lanzados los directores en su buen propósito de crear una gran masa de productos naturales para la esportacion, no parece que se hicieron cargo del ilimitado campo que allí se ofrecia á las especulaciones de la Compañía; pues por mucho partido que llegaran á obtener de los brazos de los indígenas, y por muy grande que llegara á ser la produccion de los artículos protegidos, mayor sería siempre la demanda, en vista del constante aumento de la poblacion que los consume, y en vista de la manera prodigiosa con que el consumo de aquellos se iba generalizando: no parece que quisieron fijar su atencion en que lo mismo es producir un valor dado, parte en azúcar, por ejemplo, y parte en telas, que producir el mismo valor dado, todo en azúcar, puesto que con el producto en venta de la mayor cantidad de azúcar podian adquirirse las telas necesarias: el olvido de estas máximas y otros cálculos equivocados, indugeron á la Compañía á grandes desembolsos no reproductivos, que contribuyeron no poco á su ruina ó al menos á que no alcanzara los ventajosos resultados que fundadamente se prometia.

IV.

Por un estado ó memoria publicada por la junta directiva central de Madrid en 1790, se viene en conocimiento de la situacion de esta sociedad á les cinco años de existencia, de todo el capital que tenia en circulacion y de todas las operaciones mercantiles que durante aquel tiempo habia llevado á cabo.

En él vemos que tenia empleado la compañía en

barcos de su propiedad un capital de 11.838.000 reales vellon, y en edificios y posesiones necesarias para sus especulaciones 8.241.000; que durante ese tiempo habia negociado con 191.987.000; y que el total de caudales empleados sucesivamente en la circulacion activa de sus negocios, ascendia á 469.768.000 reales, habiendo tenido que levantar empréstitos en Holanda, España é Indias por valor de 35.585.000; y habiendo tambien recibido auxilios ó anticipos del gobierno hasta la cantidad de 33.100.836 reales vellon.

Aparece asimismo en este estado demostrativo, que durante estos cinco años, se habian despachado cuarenta expediciones á América y Asia, treinta y ocho en barcos de la Compañía y dos en naves del rey, y que los puertos á que se habian dirigido eran Veracruz, Caracas, Maracaibo, Buenos-Aires, Lima y Manila, tomando por punto de partida la Península porque allí residia la junta directiva.

Como en las casillas de retornos se ve que todos estos procedian de Manila y América, dedúcese que durante esos cinco años la Compañía no habia hecho aun negocio alguno con China y la India, puesto que no se consigna ningun barco salido de los puertos de estas naciones ni despachado para ellas; habíanse, sin embargo, hecho remesas de productos asiáticos á la Península y á América, pues en el mismo estado de retornos se consigna una cantidad de 124.761.956 reales vellon por efectos de la India, China y Filipinas, remitidos á España, y 5.243.630 por valor de efectos del mismo origen despachados á los puertos de América.

El total de utilidades que se consignan en el es-

tado que vamos examinando, obtenidas durante los cinco años, no pasaba de 16.051.000.631 reales vellon, que no llegando ni á un 4 por 100 anual del capital en circulacion, ni á mucho menos respecto del todo invertido desde la instalacion, no podia dejar muy satisfechos á los accionistas ni á los gerentes. En el capítulo siguiente veremos si en el curso posterior de sus operaciones obtuvo mejor fortuna la Compañía.

CAPÍTULO XI.

Conducta poco satisfactoria de la Compañía en las negociaciones mercantiles.—Real decreto de 21 de Agosto de 1789 —Permiso para hacer expediciones al Perú.—Descuido en abastecer la plaza de Manila y contratiempos que sufrió la Compañía.—Cédula de 1805 que prorroga sus privilegios.—Terminacion de estos hácia el año 1830.

I.

La marcha de la Compañía en las negociaciones mercantiles estuvo muy lejos de corresponder á su importancia y objeto, si se tienen en cuenta los grandes elementos que se pusieron en sus manos, y ni aun puede armonizarse con su misma conducta observada en el fomento de los productos del país: en esta parte hizo mucho mas de lo que le prevenia la cédula, pues esta solo le obligaba á dedicar en beneficio del país el 4 por 100 de las utilidades líquidas, y hemos visto que antes de obtener estas utilidades habia empleado ya sumas considerables en promover la produccion natural; pero en lo tocante al comercio no se descubre en sus operaciones mucha actividad, ni vastos planes, ni ese espíritu emprendedor que caracteriza estas grandes empresas y en lo cual está toda su ventaja sobre los negociantes particulares.

El estado demostrativo que acabamos de examinar

nos revela, como hemos dicho, que á los cinco años de su instalacion no habia entablado negocios con la India y la China y mucho menos los habia intentado con el Japon, si bien por esta parte existian razones hasta cierto punto insuperables. Limitóse desde un principio á adquirir los efectos de aquellas naciones de los mismos comerciantes de Manila, lo cual seria muy conveniente para estos, pero para la Sociedad ofrecia la desventaja del mayor precio con que los obtenia, que algunas veces llegaba hasta el 80 por 100 sobre el de los puntos de produccion, y además de esta manera no llenaba la Sociedad uno de sus principales objetos que era el de crear un comercio directo con la India y la China.

El total importe de los efectos de la India y de la China, tomados por la Compañía hasta 1788 á los comerciantes de Manila, ascendia á 8,779,876 rs. vu. y, sin embargo, estos vecinos no se mostraban tampoco muy activos y emprendedores para aprovechar este negocio que se les venia á las manos: continuaban como antes despachando algunos barcos á Calcuta y Bengala en busca de telas y otros efectos que absorbian las expediciones á Acapulco y el consumo interior, quedando solo una pequeña parte que, reunida con los cargamentos de los armenios y los chinos, no satisfacía las demandas de la Sociedad; propúsose esta, pues, llenar el vacío que quedaba en sus operaciones, acudiendo al recurso que parece ser el supremo para nosotros y es el auxilio extranjero, y para el efecto solicitó de la córte una ampliacion de los artículos 29 y 30 de la cédula de ereccion y la obtuvo por real decreto de 21 de Agosto de 1789,

por el cual se declaró el puerto de Manila libre y franco á todas las naciones europeas por término de tres años, para que con sus embarcaciones pudieran introducir en él y vender toda clase de efectos asiáticos, con prohibicion de los de Europa, y para que pudieran tambien exportar la plata, frutos y géneros de España, América y Filipinas y aun los efectos extranjeros que la Compañía hubiera llevado al dicho puerto de Manila.

Así por primera vez penetraron en la bahía de Manila las banderas europeas en señal de paz y comercio; así se empezó á dar abrigo hospitalario en aquellas nuestras aguas á los barcos de las naciones con quienes nos unian mas estrechos lazos que con los Estados del Asia, y así se puso término al simulado comercio que hacian los franceses é ingleses con bandera mora, aunque todo no tenia otro objeto que favorecer los negocios de la Compañía.

Adoptaron los directores de Manila el medio mas indicado y seguro de obtener baratura en los productos asiáticos con que negociaba, que era el de irlos á buscar á los mismos países productores, y concedido el permiso por la direccion de Madrid, se situaron factorías para este objeto en Cantong y en Coromandel; pero no alteraron su sistema de conducir estos efectos á Manila desde donde despachaban sus grandes espediciones, pudiendo muy bien escusar esta escala encaminándolas directamente desde los puertos de China y de la India á los de la Península, como les estaba permitido.

Obtuvo tambien la Compañía en 1803 real permiso para despachar anualmente desde Manila á

América una nave con mercaderías por valor de 300.000 pesos para evitar las contingencias de los viajes á la Península durante la guerra sostenida con la Inglaterra; pero limitándose estas expediciones á los puertos del Perú, con expresa esclusion de los de la Nueva España, para no perjudicar en lo mas mínimo al comercio de la Nao de Acapulco; y realmente se consiguió el objeto, pues durante aquellos azarosos tiempos no tuvo que lamentar la Compañía pérdidas en sus embarcaciones por causa de la guerra; y de esta manera volvió á ponerse en comunicacion y tráfico el vireinato del Perú con las Islas Filipinas.

II.

Mientras por este lado daba mayor ensanche la Compañía á sus negocios, descuidó una de sus principales obligaciones, que era la de surtir á Manila y á las Islas de bebidas, comestibles y otros efectos de Europa, y dió lugar á que, aprovechando este descuido los barcos extranjeros, que solo podian traficar con productos asiáticos, inundaran la plaza de toda suerte de efectos europeos, dándolos á mejor precio que la Compañía: hizo esta sus reclamaciones cuando se apercebió del mal; le fué contestado que esto sucedia por no tener los directores surtidos sus almacenes; insistieron ellos en que no les era posible llevar cargamentos de efectos que veian venderse públicamente por los extranjeros contra expresa prohibicion; á esto replicaban los contrarios que habia precedido, por abandono de la Compañía, la escasez y aun carencia absoluta de aquellos productos que precisa-

mente por efecto de la escasez habian logrado introducir los extranjeros en beneficio de la poblacion, que de estos los obtenia mejores y más baratos; y en este cambio de razones trascurria el tiempo y quedaba ilusorio en este punto el privilegio de la Sociedad.

Verdad es que la Compañía habia sufrido varios contratiempos de bastante importancia, á mas de la falta del capital con que contaban por las acciones destinadas al vecindario de Manila, que este no aceptó; uno de ellos fué la publicacion de la real pragmática de 7 de Setiembre de 1789, por la cual se derogó la de 1770, que prohibia absolutamente la importacion y uso de toda clase de muselinas en la Península, y como por el art. 39 de la cédula de su creacion se le concedia privilegio esclusivo para la importacion de estas telas, se vió precisada á sostener una competencia desventajosa con el comercio extranjero, que por la pragmática citada podia introducir libremente en la Península todas las muselinas que quisiera.

En buenos principios económicos no es posible combatir victoriosamente aquella medida, cuya tendencia era destruir un monopolio que perjudicaba al consumidor y á la libertad de los demás comerciantes; pero un principio de justicia obligaba al gobierno á respetar este privilegio de la Compañía por el término de veinticinco años que se le habia concedido, ó á indemnizarle de los perjuicios que por esta nueva legislacion sufriera, máxima que el gobierno no tuvo presente en aquella ocasion, causando graves pérdidas á la Sociedad y trastornándole sus cálculos y combinaciones: este caso es una nueva prueba de que

con los privilegios no se hace otra cosa que dar una existencia artificial á los particulares ó colectividades mercantiles que las obtienen, puesto que suprimidos aquellos se viene abajo el edificio y no pueden continuar sus negocios.

Los cálculos equivocados de los directores sobre los precios en que habrían de poder realizar los productos del país, que á tanto costo habían contratado, les ocasionaron grandes pérdidas, principalmente en la pimienta; los labradores parece también que se aprovecharon de los errores y larguezas de la Compañía y hubo el caso de un indígena que quedó mudo ó fingió estarlo, para no dar cuenta de un capital de ochenta mil duros, que por sus manos pasó para las de los cosecheros; nuestra misma legislación, que declaraba nula toda obligación consistente en anticipos hechos á los indígenas que excediera de cinco pesos, era un gran obstáculo que imposibilitando á la Sociedad de enjuiciar á sus acreedores, le daba las más veces un resultado contrario al que se proponía en aquellos anticipos, y todos estos quebrantos no le permitieron repartir más que cuatro dividendos activos en veinticinco años.

Esta disposición legislativa que acabamos de mencionar pudo en su tiempo tener por objeto el evitar que los negociantes abusaran de la sencillez y poco cálculo de los indígenas, fomentaran involuntariamente los vicios y despilfarros de estos y se apoderaran de sus terrenos; pero esta protección excesiva venía á ser perjudicial á los protegidos y á la agricultura en general; porque inhabilitaba á los capitalistas de valerse del más poderoso estímulo para

la producción, que es el de anticipar cantidades para los gastos mas necesarios al cultivador. Siendo este el sistema que hoy se sigue, y al que es debida la gran esportacion que se hace de los productos naturales del país, debe considerarse caducada esta ley tan perniciosa en sus resultados.

Esta era la opinion recibida á principios del presente siglo respecto de la situacion mercantil de la Compañía de Filipinas; pero no tenian sin duda igual conocimiento sus directores, tal vez con mejores datos, supuesto que estando para cumplirse el plazo de veinticinco años de sus privilegios, solicitaron nueva concesion para continuar en sus negocios.

III.

En 1805 espidió el rey Cárlos IV cédula de próroga á la Compañía por término de quince años con los mismos privilegios que habia disfrutado hasta entonces, y fijando su capital en 12.500.000 pesos, distribuidos en acciones de á 250, é interesándose en ella S. M. por valor de 3.943.000 pesos.

Hicieronse varias alteraciones en su manera de ser de conocida ventaja, pues que por una parte se autorizaba á los extranjeros para poseer acciones y disponer de ellas libremente, aunque sus soberanos estuvieran en guerra con la España, y por otra parte se disponia que las expediciones de efectos de China y de la India salieran directamente de los puertos de estas naciones para la Península sin escala en Manila; y por último se declaró perpétua la franquicia concedida por tres años á los barcos extranjeros para

importar mercaderías asiáticas en Manila y esportar los productos naturales del país.

Cambiaron tambien de conducta los directores abandonando el sistema de anticipos arriesgados y limitándose á adquirir á precios convenientes los productos del país que salian al mercado y los demás efectos asiáticos que bajo las mismas condiciones pudieran obtener sus factores en los puntos productores de la India y de China; y así, enmendadas las faltas que una dura esperiencia habia puesto de relieve, continuó la Sociedad hasta 1.^o de Julio de 1825, en que terminaba el plazo de la concesion, sin emprender grandes especulaciones que merzcecan anotarse y sin mejorar los dividendos.

Debió sin duda haber obtenido nuevos plazos para sus privilegios mientras durara la liquidacion, pues aún continuaba en ellos en 1830, y los negociantes de Manila para hacer algunas pequeñas remesas al puerto de Cádiz, tenían que valerse de los directores ó liquidadores, sin cuyo permiso no se autorizaba en la aduana la salida de estas pacotillas, y por ese tiempo, al parecer, se declararon caducados todos los privilegios de la Compañía y abierto definitivamente el puerto de Manila á las banderas estrangeras, entrando así aquella plaza en otra nueva era, de que hablaremos en el siguiente capítulo.

Queremos antes, para dar una idea del movimiento mercantil de Manila en la época de que nos vamos ocupando, consignar á continuacion un estado de entradas y salidas en 1810, que tomamos de la obra de D. Sinibaldo Mas.

ENTRADAS.

	<i>Pesos.</i>
Géneros de Bengala.....	650.000
Id. de la costa de Coromandel.....	500.000
Id. y plata de Europa, Estados-Unidos, Mauricio, Joló, etc.....	150.000
Id. de Cantong, Macao, Nanquin y Emuy...	1.150.000
Plata y oro acuñada de la Nueva España.....	2.100.000
Grana, cobre, cacao y otros objetos de id....	124.000
Plata y oro acuñado del Perú.....	550.000
Cobre, cacao, aguardientes, vino, menestras, etcétera, etc., id.....	80.000
	<hr/>
	5.330.000
Consumo de todas clases de efectos extranjeros en el país.....	900.000
	<hr/>
	6.230.000

SALIDAS.

A Bengala y Madrás en plata acuñada.....	1.100.000
A id. id. en cobre y otros efectos.....	90.000
A China en plata acuñada..	1.550.000
A id. en nido, balate, concha de nácar, carey, cueros, tapa, pescadillo salado, algodón, arroz, azúcar, ébano, sibucao, etc..	175.000
A Europa y Estados-Unidos, en añil, azúcar, pimienta, etc.....	250.000
A Acapulco en efectos de la India y China...	1.100.000
A Lima en id. id. id. del país.....	530.000
	<hr/>
	4.795.000

RESÚMEN.

Entradas.....	6.230.000
Salidas.....	4.795.000
	<hr/>
Total de movimiento mercantil.	11.025.000

CAPITULO XII.

Continúa la reseña histórica. — Cuarta época. — Necesidad que se sentía en Manila de dar mayor ensanche á su comercio. — Apertura del puerto de Manila al comercio universal. — Arancel de aduanas. — Su carácter. — Nuevo rumbo tomado por el comercio de Filipinas. — Estado de esportacion en 1840.

I.

No dejaba de sentirse en la poblacion de Manila la necesidad de dar aun mayor ensanche á su comercio, sacudiendo definitivamente las muchas trabas que en beneficio particular le oprimian, para tomar parte en el movimiento mercantil que se verificaba en aquellos mares; las mismas autoridades de las Islas lo comprendian así y no dejaron de hacerlo presente á la Metrópoli.

En 1790 D. Félix Berenguer de Marquina, que es indudablemente uno de los gobernadores de Filipinas en quien se descubren mas inteligencia y mas elevadas miras en el difícil cargo de gobernar una colonia, dirigió en consulta á la córte un plan general de reformas para levantar al país del estado de pos-tracion en que se hallaba, y entre otras pedia, á mas del fomento de la inmigracion china y algun estímulo á la colonizacion de catalanes, la apertura del puerto de Manila á la bandera extranjera, para que

las naciones europeas pudieran esportar libremente todos los frutos del país, dándoles á conocer en todos los mercados é importar en él todo género de manufacturas que tanto escaseaban en la plaza y á tan elevados precios se vendian; pero esta importante consulta no fué por entonces del todo atendida.

No parece sino que las guerras, á la par de los terribles desastres que llevan consigo, son las llamadas á operar grandes revoluciones en la legislacion de los pueblos despertándolos de su letargo: en 1809, durante la guerra de la Independencia, obtuvo permiso del gobierno la primera casa de comercio inglesa para establecerse en Manila, concesion especial recabada sin duda de la estrecha amistad y alianza que entonces existia entre los gabinetes inglés y español, y al hacerse las paces en 1814 se estipuló que todos los puertos de las colonias que aun quedaban reglados por ciertas limitaciones se abririan al libre tráfico de las banderas extranjeras, y que se permitiera en dichas colonias el establecimiento de extranjeros europeos; con lo cual se puso término al derecho egoista de exclusivismo que habia predominado en el sistema colonial de las naciones europeas, y que nuestra España fué la última en abandonar.

Este segundo extremo de la franquicia pudo cumplirse desde luego, siendo necesario en un principio real permiso para cada casa extranjera que queria establecerse en Manila, pasando despues esta facultad al gobernador de las Islas y dando por resultado el no pequeño número de casas de comercio inglesas, americanas, alemanas y francesas que hoy vemos establecidas en la colonia, con conocido pro-

vecho de la agricultura por el gran volúmen que esportan de producciones del país, á punto de poder decirse que solo el comercio extranjero es el que hace esta esportacion, de la cual, á pesar de todas las prohibiciones anteriores y del derecho diferencial de bandera, no ha podido apoderarse el comercio nacional; pero el segundo extremo de la franquicia, ó sea la apertura definitiva del puerto á todas las banderas y á todas las procedencias, no pudo tener lugar por el momento en cuanto se oponia á los privilegios de la Compañía de Filipinas, que era preciso respetar, y solo se verificó hácia el año 1830, contribuyendo no poco á su desarrollo ó inteligente aplicacion los acertados informes y consultas del gobernador D. Pascual Enrile que entonces regia las Islas.

Para fijar los derechos que habia de adendar en la aduana de Manila este nuevo movimiento mercantil se creó por real órden de 6 de Abril de 1828 una junta de aranceles, cuyos trabajos, con aprobacion de la junta de autoridades superiores, dió por resultado el siguiente arancel sobre avalúos fijos:

EXPORTACION.

Productos del país en bandera nacional con destino á la Península.....	1	por 100
Id. con destino al extranjero.....	1	$\frac{1}{2}$ "
Productos del país en bandera extranjera para la Península.....	2	"
Id. id. para el extranjero.....	3	"
Abacá, hasta fin de 1838, libre de todo derecho.....	"	"
Id. desde 1.º de Enero de 1830 en bandera extranjera.....	2	"

Id. en bandera nacional.....	1 ½	»
Tabaco en rama y manufacturado, libre de todo derecho.....		»
Arroz, en bandera nacional, libre de todo derecho.....		»
Id. en bandera extranjera.....	4 ½	»
Plata acuñada para el extranjero, sin distincion de banderas.....	8	»
Id. en barras, con igual destino.....	6	»
Oro acuñado para el extranjero, sin distincion de banderas.....	3	»
Id. en polvo ó en hojas, con igual destino. . .	1 ½	»

Estos cuatro últimos artículos, siendo con destino á la Península, libres de todo derecho.

IMPORTACION.

Productos extranjeros en bandera extranjera..	14	por 100
Id. en bandera nacional.....	7	»
Aceite de oliva, aceitunas, ajos de China, almendras, guisantes, calzado y ropas hechas del extranjero, en bandera extranjera.....	50	»
Todos estos artículos en bandera nacional.....	40	»
Productos de la Península, en bandera extranjera.....	8	»
Id. en bandera nacional.....	3	»
Aguardientes extranjeros, en bandera extranjera.....	60	»
Id. en bandera nacional.....	30	»
Aguardientes españoles, en bandera extranjera.....	25	»
Id. en bandera nacional.....	10	»

II.

El arancel de aduanas que precede, resultado de los trabajos de la Junta creada en 1828, si bien no está completamente ajustado á las doctrinas del libre cambio, puede calificarse de bastante liberal y sen-

cillo para aquella época, en cuanto no grava escesivamente la esportacion ni la importacion, sino en determinado caso, como que el nuevo plan tenia por objeto dar mayor movimiento al comercio de Manila, atraer barcos extranjeros y estimular la esportacion de frutos del país, imponiendo al propio tiempo una contribucion por medio de derechos módicos tanto al productor como al consumidor.

Así veremos que los productos de las Islas pagaban á su salida un derecho insignificante que solo ascendia á un 3 por 100, cuando se esportaba para el extranjero y en pabellon de la misma clase, y al abacá, producto peculiar de aquel archipiélago, se le concedia completa franquicia durante algunos años; porque entonces se empezaba á dar á conocer este artículo, que se presentaba en pequeñas cantidades en el mercado, pero que prometia tomar mucho incremento por la grande aceptacion que tuvo desde luego en los Estados-Unidos para la cordelería.

El arroz, aunque tambien exento de derechos á su salida, siendo en bandera nacional, sufría otra limitacion, tal vez mas gravosa, y era la de no poder extraerse cuando su precio en el mercado de Manila subia á cierto tipo, quedando en este caso completamente prohibida su esportacion, por temor de que en los años de escasez de la cosecha de este cereal, se produjera el hambre ó una gran carestía de este artículo de primera necesidad en aquel país, y por efecto de no quererse reconocer en el movimiento del interés particular medios bastantes á abaratar las sustancias alimenticias como cualesquiera otras.

El derecho de 4 1/2 por 100 impuesto á la espor-

tacion de este artículo en bandera extranjera, tenia por objeto ofrecer ventajas á la bandera nacional y fomentar nuestro comercio con la China, pues la extraccion de arroz se verificaba siempre, y aun hoy, por punto general, para los puertos de aquel imperio en donde tan frecuentes son las épocas del hambre ó de gran carestía de este cereal.

Tanto este derecho como los impuestos á la introduccion de efectos extranjeros, tienen conocidamente el carácter de protectores, y son por tanto la aplicacion de los principios de la escuela proteccionista; no debemos, sin embargo, estrañar que se conservara entre nosotros el derecho diferencial de bandera, cuando todas las demás naciones lo tenían establecido, y á la verdad justo es decir que los tejidos de hilo y de algodón extranjeros están baratos y más generalizados en el consumo de Manila que en la Península.

El recargo con que se gravó á los aguardientes y otros productos extranjeros, sale ya de los límites de un derecho protector y viene á ser una prohibicion indirecta, pues ascendiendo éste á la mitad del precio del artículo introducido en bandera española, y á mas de la mitad siendo la importacion en bandera extranjera, no era posible que se generalizara su consumo.

Tenia por objeto esta prohibicion indirecta proteger los vinos y licores que en el país se hacen de la caña, la nipa, el coco y el arroz, y con ella protejia tambien la Hacienda una de sus rentas más productivas, puesto que estas industrias han estado estancadas hasta 1863; pero daba por resultado el que la

administracion no tuviera para qué mejorar estos productos, porque anulada la competencia con el excesivo precio á que se hacian subir los caldos extranjeros, no quedaba el consumidor en libertad de elegir lo mejor, que no estaba á sus alcances.

El mismo inconveniente ofrecia el excesivo recargo impuesto al calzado y ropas hechas procedentes del extranjero, mas sensible aun en un país en que ningun oficio ni industria se conoce por principios, ni se ejerce con regularidad é inteligencia; así al cabo de tantos años de proteccion, las sastrerías y las zapaterías no han salido de su rutina y nada han adelantado, habiendo además la circunstancia de que, en lo tocante á las segundas, la proteccion viene á aprovechar á los chinos; porque de esta nacion son casi todas las zapaterías existentes en Manila y muy contadas las de indígenas ó naturales.

Veinte años despues volvió á ocuparse otra junta de los derechos de aduanas, y en 1855 se publicó un arancel modificando en una parte y ampliando en otras el anterior, pero bajo el mismo sistema proteccionista, y por tanto, vemos en él el mismo recargo sobre los aguardientes, vinos y algunos frutos naturales, y la prohibicion absoluta de importar embarcaciones que no escedan de 100 toneladas.

El exagerado derecho impuesto á los vinos extranjeros de 50 y 40 por 100, segun bandera, para facilitar el consumo de vinos españoles, ha dado por resultado que Manila sea tal vez el punto en que peores vinos se beben, porque limitado el consumo de buenos vinos extranjeros á ciertas clases por el subido precio que tienen, no se hace ya de ellos grande im-

portacion, y los vinos españoles protegidos por el arancel, se adulteran de tal manera, que no es posible beberlos, y el que quiere tener los buenos se ve precisado á encargarlos directamente en pequeñas partidas á los puntos de su produccion.

Afortunadamente la gran masa de la poblacion indígena de Filipinas no consume mas que los vinos del país; pero la clase acomodada y la europea, que no hace uso de aquellos, se ve precisada á pagar esta gravosa contribucion indirecta, para que los vinos españoles circulen y se vendan, sean buenos ó malos: esto es tanto mas injustificado, cuanto que los buenos vinos españoles encuentran mucha demanda en los mercados de Lóndres, Amsterdam, Hamburgo y San Petersburgo, en donde no tienen mas proteccion que la que les dispensa el consumidor segun sus buenas cualidades, y si se quiere que nuestros vinos tintos sean apetecidos y que se generalicen en el consumo del extranjero y de las colonias, no hay mas que adelgazarlos y darles otros envases para que no tomen ese olor y sabor repugnantes á pez que los hace tan inferiores á los vinos franceses.

III.

Aun así como se planteó aquel sistema de aduanas con tantas protecciones, era un gran paso dado por el comercio de Manila en el camino del libre cambio; pues anteriormente, como hemos dicho, estaba cerrado su puerto á la bandera extranjera; esto, sin embargo, no puede considerarse como una concesion del gobierno, sino simplemente como el resultado de la fuerza de los acontecimientos; la emancipa-

sion de las Américas puso término al comercio llamado de la Nao de Acapulco y al monopolio que hacian en ellas los negociantes de Cádiz y Sevilla; el cumplimiento del plazo concedido á la Compañía de Filipinas, estinguió sus privilegios, y faltando el objeto y motivo de todas las restricciones que habian estado oprimiendo á la plaza de Manila, quedó en libertad su comercio de aprovechar todos los elementos de riqueza que el país poseia, y así entró en esta nueva época que vamos examinando y en donde comienza la verdadera prosperidad de las Islas Filipinas.

En el capítulo primero de esta obra dimos ya á conocer el gran incremento que habian tomado en 1840 los productos principales del país, como el tabaco, el azúcar y el abacá, y el vuelo que habia tomado la esportacion de estos artículos para el extranjero despues de la apertura del puerto de Manila al comercio universal; y para demostrar ahora que este aumento de movimiento mercantil se ha debido en gran parte á la concurrencia del elemento extranjero, y por tanto á la medida de admitir todas las banderas en el comercio de las Islas, nos bastará consignar aquí que, segun estados de la Aduana de Manila de entradas y salidas de buques en 1841, resulta que durante aquel año entraron en puerto 177 buques y salieron 190, siendo extranjeros 134 de los primeros, y 141 de los segundos, mientras que los españoles solo ascendian á 43 y 49 respectivamente.

A continuacion damos un estado de la esportacion verificada por la Aduana de Manila en 1840; debiendo advertir que la importacion en el mismo

año consistió en 1.112.309 arrobas de hierro en barras y labrado, 4.068 arrobas de carbon de piedra, sederías de China, comestibles, vinos y licores de la Península, cobre, papel, telas de algodón y lana de todas clases y quincallería, cuyo valor total apenas llegaba á 2.000.000 de pesos.

Pero para formar un juicio exacto en la comparación de estos estados con el que acompañamos al capítulo anterior, referente á 1810, es preciso tener muy en cuenta el nuevo rumbo y forma tomado por el comercio de Manila con la nueva legislación: suprimidas las expediciones de la Nao de Acapulco, no hay que buscar ya en los estudios de importación los millones de pesos en plata y oro acuñados que llevaban de retorno aquellas naves procedentes de Nueva España; ni pueden ya aparecer en la esportación la gran cantidad de telas y manufacturas de Bengala, Coromandel y China, en que consistía aquel comercio de escala.

El nuevo tráfico era ya la esportación de frutos naturales del país estraidos para diferentes puntos del globo, y la importación de toda clase de manufacturas procedentes del extranjero para el consumo interior; así se ve cada año ir aumentando las salidas de azúcar, añil, abacá, tabaco elaborado, café y arroz; si bien es sensible que se hubiera abandonado el pensamiento de la Compañía de sostener un tráfico constante entre la Península y la China y con las mismas islas.

IV.

EXPORTACION DE LAS ISLAS FILIPINAS EN 1840.

		<i>Ps. fuertes.</i>
Abacá en rama...	80.599 picos.....	322.396
Aceite de coco...	1.480 arrobas.....	1.202
Algodon hilado. .	61 »	275
Id. limpio.....	28.831 »	26.210
Añil.....	23.356 »	350.340
Arroz.....	116.575 »	37.093
Azúcar.....	1.466.613 »	1.066.628
Balate.....	8.984 »	26.144
Bejuco.....	12.200 »	5.545
Cacao.....	148 »	720
Café limpio.....	17.433 »	64.844
Carey.....	173 »	19.200
Cera labrada.....	22 »	40
Cueros de vaca y búfalo.....	59.576 »	54.160
Ebano.....	8.196 »	1.490
Galletas.....	5.448 »	10.215
Guinaras.....	2.319 piezas.....	228
Jarcia de abacá...	55.435 arrobas.....	75.595
Nervios.....	36 »	117
Nido de todas cla- ses.....	15 »	5.400
Oro en polvo.....	3.501 taeles.....	52.515
Palai (arroz cáscar)	35.592 arrobas.....	6.472
Rom.....	11.633 »	18.904
Sibucáo.....	246.323 »	30.188
Sombreros de to- das clases.....	75.377	18.844
Tabaco.....	60.420 cajones..	392.730
Id. en rama remitido á España. . .	15.492 quintos. á p. fs. 7 1/2	116.190
Tabaqueras.....	15.692	1.962
Tapis de malabon.	114 piezas.....	42

Ps. fuertes.

Vurias maderas...	501	»	.....	1.503
Viveres.....			.....	9.881
Almáciga.....	1.292	arrob.	.....	688
Aletas.....	80	»	.....	300
Brea del país....	600	»	.....	300
Concha de nácar.	16.016	»	.....	34.944
Gibí.....	3.316	»	.....	2.412
Yasca.....	161	»	.....	116
Jabon del país....	212	»	.....	60
Miel.....	6.136	»	.....	1.150
Nido plumas.....	10	»	.....	240
Esteras.....	1.370	.....	.....	500
Vergas de toro....	72	arrob.	.....	252

 2.767.095

CAPITULO XIII.

CUARTA EPOCA. — Inconvenientes de la aduana única en Manila. — Opinión de los partidarios del monopolio de la capital. — Apertura de los puertos de Sual, Iloilo y Zamboanga en 1855. — Gran vuelo que toman estos puertos despues de 1860. — Riqueza de la isla de Negros. — Apertura del puerto de Zebú y consiguiente movimiento de riqueza. — Nuevos esfuerzos sin resultado de los partidarios del monopolio de la capital.

I.

Dos siglos y medio de vida contaba ya el comercio de Filipinas cuando dió el gran paso de abrir su puerto principal al comercio universal de esportacion é importacion; dos siglos y medio fueron necesarios de constante lucha y terribles contrariedades, para que se le permitiera tomar parte en el movimiento general de las demás naciones, aprovechando las ventajas naturales de su posicion geográfica y de la riqueza del país: considérese, pues, cuánto detiene y atrasa la vida progresiva de los pueblos el sistema restrictivo, y á cuántas generaciones perjudica esa lentitud en adoptar medidas de expansion y de libertad por la ignorancia ó la malicia de los que indebidamente se encumbran á los mas altos puestos del Estado.

Y aun este mismo triunfo de la libertad de co-

mercio que acabamos de esponer, adolecia de un vicio capital en la manera de formularse, y era el de que, siendo Manila el único puerto abierto al comercio exterior y habiéndose fijado en él la única aduana por donde habian de pasar todos los artículos de importacion y esportacion, á este puerto tenian que venir todos los productos del pais, hasta los de las mas lejanas provincias, y desde él tenian que repartirse hasta el último extremo las manufacturas que se introducian para su consumo.

Estendido el Archipiélago filipino en una zona de casi trescientas leguas de largo con muchos puertos y ensenadas, era preciso, sin embargo, que á Manila fueran para su esportacion, lo mismo la produccion de azúcar de la vecina y rica provincia de la Pampanga, que el arroz de ambos Ilocos y el abacá de Albay, que se hallan en los dos extremos Norte y Sur de la isla de Luzon: á aquel puerto tenian que acudir los productos de las Bisayas y hasta los de la apartada isla de Mindanao.

Esta escala, tan desviada de la mayor parte de los centros productores y de consumo, encarecia necesariamente los productos esportados y las manufacturas introducidas en el país por los repetidos fletes, cargas y descargas á que los obligaba, por los riesgos innecesarios que les hacia correr y por los siniestros que, con bastante frecuencia, sufrían los pequeños y mal preparados barcos que hacen estas travesías, y así todas las islas quedaban constituidas en tributarias de la ciudad de Manila por efecto de este sistema fiscal, que no tenia otro objeto que el cobrar una contribucion indirecta para sostener los cargos del Es-

tado y dispensar una proteccion indebida á determinadas industrias, ya del país, ya de la Península.

Pronto se comprendieron los inconvenientes de este inútil y pernicioso procedimiento, así como el remedio que podria aplicárseles; pero surgieron tambien defensores de lo establecido que aducian en su apoyo la conveniencia de fomentar el comercio de cabotaje, dando ocupacion á muchas embarcaciones y al numeroso personal en ellas alistado; sin tener en cuenta que esos gastos ocasionados á la esportacion é importacion que vienen siempre á parar al productor y al consumidor, no eran una necesidad producida por las condiciones topográficas del país, sino un arbitrio creado é impuesto por el sistema de aduanas por este medio de cobrar una contribucion que podia realizarse perfectamente de otra manera menos vejatoria.

Decian tambien que en el caso de abrirse nuevos puertos seria preciso crear nuevas aduanas y los gastos de estas no serian compensados en mucho tiempo con los nuevos ingresos; y por tanto que estas reformas, á su juicio inútiles é inconvenientes, vendrian á pesar, sin provecho del país, sobre el Tesoro ya bastante gravado.

Estas opiniones tomaron gran cuerpo, y se espolian con insistencia, cuando se inició la idea en las regiones oficiales de abrir nuevos puertos al comercio extranjero, y aquí vemos de nuevo á los intereses particulares queriendo tomar la forma de la conveniencia general: la ciudad de Manila, que parecia haber olvidado los perjuicios y penalidades que el egoismo de Cádiz y Sevilla le habia hecho sufrir durante dos

siglos; la ciudad de Manila, que aun la creacion de la Compañía de Filipinas la resistió con energía por creer que envolvía aquella institucion la privacion de su derecho de negociar libremente con la Metrópoli, se proponia en esta ocasion aprovechar su supremacía y ejercer sobre todas las islas el monopolio que en otras épocas se le habia impuesto á ella: triste condicion humana que tanto tiempo y esfuerzos necesita para comprender y aunar los intereses de todos.

Seguia el expediente, sin embargo, en la intendencia nutriéndose de datos luminosos, y habiendo encontrado apoyo el proyecto de apertura de nuevos puertos, tanto en la junta directiva de Hacienda, cuanto en la de autoridades superiores, resolvió la superintendencia general, entonces unida al gobierno superior, habilitar tres nuevos puertos al comercio exterior, dando cuenta á la córte de su resolucion en carta núm. 701 de 4 de Mayo de 1855, acompañando testimonio íntegro de todo el expediente.

I.

El gobierno supremo, en real órden de 29 de Setiembre del citado año de 1855, aprobó la medida adoptada por las autoridades de Filipinas, declarando abiertos al comercio general de esportacion é importacion los puertos de Sual en la provincia de Pangasinan, Iloilo, en la del mismo nombre, en las Bisayas y Zamboanga, en la isla de Mindanao, y disponiendo que las aduanas creadas en dichos puntos quedaran dependientes de la de Manila y se rigieran por el mismo arancel y los mismos reglamentos é instrucciones que esta.

En los tres ó cuatro años subsiguientes á este nuevo paso dado por el comercio de Filipinas en el camino de la libertad no habian dado grandes resultados los nuevos puertos; no se habia notado gran movimiento en ellos, y la recaudacion de sus aduanas era insignificante, con lo cual batian palmas los partidarios del monopolio de la capital, creyendo su triunfo completo con la esperiencia de aquellos años sin pararse á estudiar la historia de todas las colonias y de todos los puertos nuevamente abiertos al comercio universal, pues no es asunto de un día el dar nuevo rumbo á las operaciones mercantiles, ni emprender nuevas especulaciones, ni tomar conocimiento de todas las circunstancias de las localidades que por primera vez se ofrecen al tráfico general.

Esto mismo sucedió á su tiempo con la apertura de los puertos de Cárdenas y Matanzas, en la isla de Cuba, con la de Surabaya en Java, y de Cochin en la India inglesa, y esto mismo aconteció con el puerto de Manila, que despues de su apertura á la bandera extranjera, aun permaneció en estado de parálisis algunos años, y muy lentamente entró en ese movimiento comercial que hoy le da tanta riqueza é importancia.

Pero como unas mismas causas tienen que producir los mismos necesarios efectos, ya en el año 1860 daban señales de vida los nuevos puertos, ya se observaba algun movimiento en ellos para el exterior ya iba tomando cuerpo la esportacion directa para el extranjero, abandonándose la escala innecesaria de Manila. Sual, que era el puerto de que se tenían menos esperanzas, habia ya despachado en 1857 para

el extranjero doce barcos con cargamento de arroz por valor de 244.000 pesos, sin perjuicio de haber ocupado 225 barcos de cabotaje en el transporte á Manila de un valor de 427.000 pesos fuertes del mismo artículo, y seis años despues, ó sea en 1863, el número de buques que salieron cargados de aquel puerto para el extranjero ascendia á 60 con 16.000 toneladas, constituyendo una buena parte de su carga el arroz por valor de 496.000 pesos, á mas de 172 barcos menores que llevaron á Manila 341.000 pesos del mismo cereal.

El mismo ó mayor incremento han ido tomando los otros puertos, como diremos despues, y bueno seria que las autoridades superiores de Filipinas tuvieran presente estos pormenores y otros en que abundan los archivos de los centros oficiales.

III.

El puerto de Iloilo, en la isla de Panay, que era acaso el de mas porvenir de los nuevamente abiertos, tampoco habia tomado gran movimiento en los primeros años de su apertura: en los comerciantes españoles de Manila no se despertó la idea de apoderarse de los negocios que por aquel lado les brindaban las ricas islas Visayas, ni tienen costumbre ni arranques para emprender grandes especulaciones: los negociantes extranjeros tampoco miraron con gran entusiasmo por el momento aquella nueva ocasion de dar otro rumbo á una parte de sus negocios y solo en 1859 hicieron algunos ensayos de expediciones directas, continuando hasta entonces el comercio de Iloilo

en su rutina de enviar los cargamentos á Manila, para de allí ser esportados al extranjero.

Pero desde el citado año de 59 el movimiento de deesportacion directa fué en progresion ascendente, como lo demuestra el estado quinquenal que ponemos á continuacion, formado con datos que facilitaron las mismas casas esportadoras en 1864 y que da idea del aumento de la riqueza en pocos años de la isla del Panay y de la de Negros, que se halla á corta distancia de aquella.

AÑOS.	PARA EL ESTRANJERO	PARA MANILA.
	<i>Picos de azúcar (1).</i>	<i>Picos de azúcar.</i>
1859	9.344	77.488
1860	40.176	72.592
1861	44.256	29.312
1862	102.464	98.912
1863	170.832	80.000

Hemos querido consignar en este estado los destinos de toda la produccion esportada del puerto de Iloilo en un quinquenio, para manifestar por una parte que todo el aumento de esportacion se ha dirigido á puertos extranjeros, como los de la Australia, Inglaterra y China; y por otra parte, que ningun perjuicio sufrió el comercio de Manila con la competencia del nuevo puerto; pues en 1859, cuando comenzó el movimiento directo al exterior, se despacharon para la capital 77.488 picos de azúcar, y en 1863 80.000, mientras habian salido para el este-

(1) Medida del país de cinco arrobas y media.

rior, en los mismos años, 9.344 y 170.000 picos respectivamente.

Buscando el valor de esta producción en pesos fuertes, que es como aparece mas claro el aumento de la riqueza de aquella parte de Filipinas, encontraremos que en 1858 esportó Iloilo por valor de 82.000 duros, y en 1863 mas de 1.000.000 de pesos, valorando el pico de azúcar en cuatro duros uno, que en algo mas suponemos se habrian vendido aquellos cargamentos.

El total de lo esportado en el quinquenio aparece ser solo de azúcar, artículo que es, sin duda, uno de los grandes ramos de riqueza de aquel país; mas ya en 1864 se estrajeron cargamentos de arroz en cáscara para China, y de abacá y sibucáo para Inglaterra: en los mismos años empezó á notarse alguna importación de efectos extranjeros, y todo este movimiento ha ido creciendo hasta el dia, como veremos mas adelante.

IV.

Entre otras ventajas produjo la apertura del puerto de Iloilo; la de dar á conocer la isla de Negros, antes olvidada, facilitándose por este medio el establecimiento en ella de españoles y extranjeros, y la explotación activa é inteligente de su riqueza: antes del suceso feliz que nos ocupa se hallaba aquella provincia inculta, poco poblada, y sobre todo sin un género de producción que pudiera dar alimento al comercio, no se veian allí mas españoles que el gobernador, el alcalde mayor y los párrocos procedentes de órdenes religiosas; solo un europeo, un médico francés llama-

do Gaston habia que se hubiera establecido allí, dedicado al cultivo de la caña de azúcar, de la cual llevaba alguno que otro cargamento á Manila.

Pues bien, esta isla que en 1556 solo produjo 4.000 picos de azúcar, daba ya en 1864 mas de 100.000 picos para la esportacion; á esta industria, allí en la infancia, se aplicaba el poderoso agente del vapor; siete máquinas de esta clase existian entre los pueblos de Bacolod, Minuluan y Bago, á mas de 45 molinos de hierro con motores de sangre, y el número de europeos establecidos ascendia en el citado año 64 á unos 25.

Todo este movimiento de riqueza ha sido de gran trascendencia, tanto para la isla de Negros como para la de Panay; ese aumento de produccion ha mejorado el bienestar de los indígenas, proporcionándoles mayores medios para subvenir á sus antiguas necesidades y á las nuevamente adquiridas con la vida de mas expansion que trae el comercio; esto ha debido despertar su inteligencia y es un estímulo constante para su laboriosidad un tanto adormecida, como acontece en todos los países tropicales.

El comercio extranjero es, sin duda alguna, el que mas ha aprovechado las ventajas de las franquicias de que nos ocupamos, y es tambien, por consiguiente, el que ha fomentado la riqueza de las islas de Panay y de Negros, enviando á ellas capitales en efectivo y en crédito, inteligencias y si no brazos otra cosa que los suple y aventaja, como es la maquinaria, pues ya hemos dicho que con molinos de hierro de vapor ó con motores de sangre, llevados por extranjeros, se ha producido esa riqueza que aparece esportada.

Quisiéramos seguramente que este impulso lo hubiera dado el comercio español, no solo por el lucro que por su trabajo hubiera reportado, sino tambien y mas principalmente por el prestigio de la raza dominadora, que en todos los ramos conviene que ejerza cierta influencia que por desgracia se deja arrebatada de los extranjeros; pero esto no puede obtenerse por medios artificiales; la administracion no ha de crear lo que al interés particular toca hacer; la administracion no debe apartarse de los buenos principios sentados por la ciencia y la esperiencia, y no puede, por tanto, ahuyentar un elemento de riqueza tan poderoso, como es el comercio extranjero, para que crezca y prospere el comercio español.

Cuatro años hacia que el puerto de Iloilo estaba abierto y el comercio español no habia dado ningun paso en beneficio de aquellas provincias por su propio interés; sin embargo, de los mejores elementos con que cuenta, ya por su mayor contacto con la poblacion productora, ya por la proteccion que le dispensaba el sistema aduanero con su derecho diferencial de bandera: si con estas ventajas el comercio español no ha podido obrar, el gobierno no debe hacer mas, porque cualquiera otra medida seria en perjuicio de la riqueza de las Islas, á la cual no puede aplicarse mas eficaz medio de fomento que la esportacion; si para sobreponer el comercio español al extranjero se establece el monopolio, se perjudica á la produccion, y entonces lo que sucede es que, concitándose el ódio contra los monopolizadores, baja su prestigio y da la medida un resultado contrario al objeto que se propone el gobierno.

Creemos siempre oportuno llamar la atención sobre estas reflexiones por ser idea más generalizada de lo que parece, la que combatimos, y porque aun no está terminado el período constituyente. por decirlo así, en materias económicas referentes á Filipinas.

V.

Entre tanto la isla y provincia de Zebú no tenía ningún puerto abierto al comercio extranjero, y permanecía como olvidada en aquel movimiento que á sus alrededores se verificaba. Su capital, la primera ciudad fundada por los españoles en el Archipiélago y que estuvo á punto de ser la capital de las islas Filipinas, tenía cerrado su puerto, y por tanto, sus ricas producciones, así como las de Bohol su vecina, no tan importantes, se veían obligadas á buscar salida por Manila ó Iloilo, según la posición topográfica de los países para donde se esportara.

Pero las noticias, sin duda, que se iban adquiriendo del movimiento creciente de Iloilo y de Sual, determinaron al gobierno supremo á estender la franquicia á la citada isla de Zebú, y al crear el inútil gobierno de las islas Visayas por real decreto de 30 de Julio de 1860, dispuso en el art. 13 que la administración depositaria de aquella provincia lo fuera también de aduanas, quedando habilitado su puerto para el comercio universal, tanto de esportación como de importación.

Establecida de esta manera incidental la aduana de Zebú, no es de extrañar que por el momento pasara como desapercibida la apertura de aquel puerto,

pero la experiencia de los buenos resultados obtenidos en las islas de Panay y de Negros, pronto decidió al comercio extranjero á aprovechar aquellas nuevas ventajas y á preparar expediciones directas de Zebú á los mercados consumidores de Europa, América y Asia.

El año de 1863 dos barcos ingleses estrajeron para Lóndres y para Chang-hay dos cargamentos de azúcar y abacá por valor de unos 50.000 pesos, y en el año siguiente de 1864 nueve ó diez barcos esportaron por valor de 40.000 de los mismos artículos; y por último, el año próximo pasado de 1869, según estados de movimiento mercantil publicados por la prensa de Manila, se han esportado por la aduana de Zebú 118.517 picos de azúcar y 90.000 picos de abacá, cuyo valor andaría muy cerca de 1.000.000 de pesos, habiendo la circunstancia de que el año anterior de 1868 fué mayor el volúmen de lo esportado de aquel puerto, pues de uno y otro artículo se estrajeron 250.000 picos, pudiéndose asegurar que la importacion de efectos extranjeros asciende á otro tanto del valor esportado.

Y este movimiento se ha verificado sin detrimento del puerto de Iloilo, que generalmente esporta los productos de la isla de Panay y de la de Negros, como que por su aduana han salido en los mismos años de 68 y 69 260.000 y 280.000 picos respectivamente de azúcar casi en su totalidad, pues es poco el abacá que allí se produce.

Véase cómo cuando se abren las puertas á la corriente de la riqueza y á las especulaciones mercantiles, es cuando únicamente se llega á conocer aquellos, y

júzguese cuán grandes son los perjuicios morales y materiales que se causan á los pueblos con el sistema prohibitivo por lo ocurrido en Zebú: ciudad esta que, como la segunda en importancia en el Archipiélago, intentó tomar parte en el comercio de Acapulco, despachando alguno que otro barco á principio del siglo XVII, y habiendo tenido mal éxito sus primeras empresas, mas por las intrigas del comercio de Manila y por efecto de la legislación vigente que por falta de elementos para ser una importante plaza de comercio, quedó desde entonces olvidada, es decir, por espacio de mas de dos siglos, sin poder darse á conocer de los extranjeros, ni intentar especulaciones directas hasta que en 1860 tuvo á bien el gobierno habilitar su puerto para el comercio universal; júzguese lo que hubiera llegado á ser hoy este puerto si en el discurso de esos dos siglos se le hubiera concedido por lo menos las mismas franquicias que al de Manila.

Sea como quiera el resultado satisfactorio de los puertos abiertos parecia que debia dejar asegurada aquella conquista en el terreno de la libertad de comercio, y que seria un fundado aliciente para entrar en otras reformas de la misma índole; sin embargo, en 1864, con motivo de la supresion de las colecciones de tabaco en Visayas, sustituyéndolas por una inspeccion general de acopios, se promovió en Manila nueva cruzada contra los puertos abiertos en aquellas Islas y prestando el inmenso contrabando que del tabaco iba á hacerse por ellos, á punto de que quedaria anulada completamente la renta estancada en la parte correspondiente á las Visayas, volvian á

entrar en consideraciones sobre las supuestas pérdidas y decadencia de la marina de cabotaje y sobre la conveniencia de conservar á Manila la preponderancia que le correspondia como capital del Archipiélago.

Así lograron formar atmósfera los partidarios de monopolio de Manila y llegó á tratarse del asunto en el consejo de Administracion, no sabemos si incidentalmente ó á consulta del Gobierno superior; pero afortunadamente el asunto era demasiado grave y trascendental para despacharlo ligeramente, y habia en el seno de aquella corporacion personas de bastante buenjuicio y conocimientos para traslucir la intriga y comprender todo lo infundado é inconsciente que seria dar un paso atrás en la vía de la libertad de comercio, cuando se estaban experimentando tan felices resultados y cuando el abuso que se temia y cuyo temor se abultaba intencionalmente, tenia sus medios conocidos de correccion y precaucion á cargo de un numeroso personal de carabineros de Hacienda; así, pues, fracasó esta tentativa contra los puertos y nuestra legislacion económica siguió avanzando por el buen camino, como iremos viendo.

VI.

Quando tenian lugar estas discusiones en Manila entre los partidarios de la libertad de comercio y los defensores del monopolio de la capital, se citaba por los primeros en apoyo de sus pretensiones la doctrina de escritores ya conocidas como Rodriguez, Meret y Prendergast, Bona, Figuerola, Pastor y otros

sin presumir entonces de seguro que todos estos distinguidos economistas habian de venir algunos años despues á tener en los negocios públicos toda la influencia que hoy merecidamente ejercen, tanto en la Península como en Ultramar.

Citábanse artículos importantes de la *Gaceta economista* de esta córte, y entre ellos algunos que daban gran luz sobre la cuestion del derecho diferencial de bandera, entonces muy debatida y hoy adoptada por las naciones que marchan á la cabeza de la civilizacion; se calificaba esta forma de proteccion de sofistica por la falsedad que envuelve y los resultados contraproducentes que da, y de perniciosa por el encarecimiento que produce en unos artículos y la depreciacion en otros, con perjuicio del consumidor y del productor.

La prensa de aquel país hacia notar al comercio de Manila que no llevaba buen camino, y que tenia aun otros muchos medios de alcanzar una gran prosperidad y de conservar la preponderancia que pretendia corresponderle como capital del Archipiélago: en efecto, en ese centro mercantil, el mas importante de las Islas, no habia entonces ni existen hoy esos grandes almacenes de depósito que se ven en otros puntos y que tanta facilidad y comodidades proporcionan al comercio en grande escala: en ese centro de nuestras especulaciones con el Asia y la Oceanía, no hay diques y astilleros para construir y carenar nuestras naves; así nuestros barqueros se ven precisados, ó á hacer estas operaciones de una manera imperfecta y costosa, ó á aprovecharse de los servicios que les ofrecen en los puertos de China los establecimientos in-

gleses de esta naturaleza, á donde acuden tambien los mismos buques de nuestra marina de guerra.

Este vacío es efecto indudablemente de falta de espíritu emprendedor y de asociacion, defecto de que adolece el comercio de Manila y que le hace tan inferior al extranjero; tiempo es ya de que aquel sacuda su inercia, dé señales de vida y por medio de sociedades ó compañías emprenda con fé y con prudencia tantos negocios como allí se le brindan y que no están tal vez al alcance de las fortunas particulares.

Las personas que allí han hecho sus capitales, las que se hallan á la cabeza del comercio español tienen, á nuestro juicio, el deber de hacer un grande esfuerzo para colocarse en la posicion que les corresponde, y hoy mismo se les proporciona nueva ocasion y muy oportuna de formar una sociedad española de correos marítimos para el interior del Archipiélago acudiendo á una necesidad que el gobierno supremo se propone satisfacer por medio de un servicio subvencionado, segun órdenes recientemente comunicadas á la autoridad superior de las Islas.

No es cosa de que tambien este servicio, que puede ser muy productivo y que da grandes ventajas en las demás especulaciones á la compañía que lo contrate, vaya á pasar á manos del comercio extranjero ó que la mejora no se lleve á cabo por falta de licitadores, como aconteció en 1858, siendo gobernador superior de las Islas D. Fernando Norzagaray, que intentó organizar igual servicio por el mismo medio que hoy se ha adoptado, si bien entonces el mal éxito de aquel buen pensamiento pudo atribuirse á lo es-

caso de la subvencion señalada, punto en que suponemos no se mostrara hoy mezquino el gobierno, con aquella esperiencia, si no se propone que quede ineficáz el decreto á que aludimos.

No nos cansaremos de escribir en este sentido, ni de insistir en estas materias, y rogamos á la ilustrada prensa de Manila que nos secunde y nos aventaje en este patriótico trabajo y haga sentir toda su influencia en estas materias, en que está basada la prosperidad del Archipiélago, porque tenemos el convencimiento de que el comercio es la vida de los pueblos, él les trae la riqueza, el bienestar, la civilizacion y la instruccion, y él es el que proporciona los medios de acometer desahogadamente todas las reformas con que la inteligencia sabe mejorar la naturaleza.

CAPÍTULO XIV.

Orden de 29 de Diciembre de 1868, aboliendo los derechos de exportación y anunciando la supresión del derecho diferencial de bandera. — Reflexiones sobre las franquicias y los inconvenientes de este decreto. — Orden de 23 de Setiembre de 1869. — Decreto de 16 de Octubre de 1870. — Su tendencia libre-cambista; su carácter mixto. — Falta de reciprocidad en las concesiones hechas al comercio con la Península.

I.

Una real órden de 21 de Noviembre de 1860 habia autorizado á la hoy estinguida superintendencia general de Hacienda de Filipinas, á introducir algunas mejoras en el arancel de aduanas de aquellas islas, para que pudiera esta autoridad plantear desde luego unas y consultara á la córte las que fueran de mayor importancia, y el gobierno provisional, como resolucion á las alteraciones propuestas, dictó la órden de 29 de Diciembre de 1868, en cuya esposicion se consignan máximas muy conformes con los buenos principios de la ciencia y muy propios para dar vida y gran desarrollo al comercio de aquellas apartadas posesiones españolas.

Dícese en el citado preámbulo que, simplificando las clasificaciones de las materias de adeudo y reduciendo los derechos fiscales, se facilita el tráfico y

consequently se abarata la vida en el país en que tales principios se aplican, y mas abajo se sienta que esto no sería bastante para estimular el tráfico, si como complemento de la reforma no se diera al cambio su elemento propio y á la navegacion un poderoso estímulo como el de declarar libre de todo adeudo á la esportacion de todos los productos indígenas y suprimir el derecho diferencial de bandera para atraer una concurrencia provechosa: máximas todas que conducen perfectamente á nuestro propósito de demostrar que el gran paso consiguiente á esta marcha gradual es el de suprimir las aduanas, substituyendo los ingresos de esta renta con una contribucion menos complicada y que grave por igual á todos los ramos de la riqueza del país.

Seguindo estos principios, el decreto que hemos mencionado aprueba por sus arts. 1.º y 2.º las reformas hechas por la suprimida superintendencia general de Hacienda con ligeras modificaciones, sosteniendo algunos tipos, rebajando otros en un 50 por 100, refundiendo en una sola partida los referentes al algodón hilado para tejer, adicionando algunos artículos, como los paños, patentes, casimires, castorinas y castorcillos, y disponiendo que para las operaciones todas de la renta rija, como estaba ya mandado, el sistema métrico decimal.

Por el art. 3.º se previene á la intendencia de Filipinas que se consagre preferentemente á hacer otra nueva reforma en el arancel, reduciendo en un 50 por 100 los recargos que resultan sobre el 3 y 8 por 100, que deben quedar como tipo general del impuesto, y en otro 50 por 100 el derecho diferencial de

bandera, que se sostendría solo por espacio de dos años, suprimiéndose definitivamente ambos recargos al terminar dicho plazo, cuyo anuncio y aplazamiento tendría, sin duda, por objeto al no sorprender repentinamente al comercio con una reforma que pudiera alterar sus cálculos y especulaciones, y al propio tiempo dar lugar á que los barqueros y armadores españoles se preparasen á sufrir la competencia de los buques extranjeros, sin género alguno de protección y privilegios.

El art. 4.º es el de mas importancia de los que habian de plantearse en seguida, y sin duda alguna de mas trascendencia de la que al consignarlo se habia pensado. Por él se declaran libres de todo derecho á su salida los productos del país, es decir, que para la esportacion queda suprimida la aduana, no conservando esta respecto de aquella mas que la intervencion necesaria para recoger datos y formar la estadística comercial del Archipiélago; y hemos dicho que esta disposicion era de suma trascendencia, porque con ella se privaba de un ingreso de alguna consideracion al Tesoro de aquellas Islas, ya bastante agoviado por una série de gastos, no de necesidad injustificada.

Por los arts. 5.º y 6.º se suprimen los recargos de 2 por 100 sobre las mercancías de Europa, importadas en barcos españoles, procedentes de los puertos de Asia y Oceanía, y del 1 por 100 sobre los procedentes de Singapore, y se mandan refundir en un solo impuesto denominado de descarga, todos los conocidos hasta entonces con el nombre de faro, limpia, ondeadero, carga y descarga, si bien procurando la

misma equivalencia en el tipo, y los dos últimos artículos son puramente reglamentarios para la mejor ejecución de todo el decreto.

II.

Examinando esto detenidamente, encontramos la tendencia general que observamos en casi todas las disposiciones económicas modernas de dar cada vez mas franquicias al comercio y mas facilidades á la esportacion de los productos del país, si bien en este caso con alguna inconsecuencia, como es la de sostener en los mismos tipos los derechos que gravaban los caldos estranjeros y algunos otros artículos.

Dáse, sin embargo, en este decreto el gran paso de suprimir despues de dos años el derecho diferencial de bandera, necesidad ya de algun tiempo reclamada por la opinion pública sensata y desinteresada, y justificada por los resultados infructuosos de un sistema de proteccion sostenido por largo tiempo y que no ha sido bastante para que el comercio español se pusiera siquiera al nivel del estranjero que, como hemos dicho otra vez, es el que hace todo el volúmen de la esportacion de frutos de Filipinas y el que introduce casi la totalidad de las manufacturas que en ellas se consumen.

Este es el golpe mas contundente que podia darse al sistema proteccionista; golpe que por una regla invariable debe producir mas vida y movimiento en el comercio de las Islas con provecho del productor y del consumidor, y esta competencia será tal vez la que despierte al comercio nacional y le impulse á

aceptar la lucha con sus propias fuerzas y con los muchos elementos ventajosos de que aun dispone.

La consecuencia precisa de este mayor desarrollo del movimiento mercantil en Filipinas, del aumento de esportacion y la importacion debia ser un alza considerable en su renta de aduanas; la Inglaterra nacion muy práctica en materias económicas, adoptó este medio hace algunos años en la India para reponerse de los crecidos gastos que ocasionó á su Tesoro la última insurreccion iniciada por los spahis, y este recurso le dió escolentes resultados; pero respecto de Filipinas no ha podido obtener el mismo feliz éxito, porque en el mismo decreto que vamos examinando, hay otra disposicion que anula los resu de aquella en lo tocante á la renta de aduanas, y esta es la supresion de los derechos de esportacion.

Resolucion es esta que, á nuestro juicio, ha sido poco meditada, y á la verdad no sabemos á qué plan obedece, porque si el pensamiento era establecer las franquicias mas completas, es decir, el verdadero libre-cambio bajo la base de la existencia de las aduanas, entonces la obra quedaba completa con la reduccion de los tipos, de forma que quedaran unos derechos puramente fiscales, una contribucion indirecta que gravara por igual á todos los artículos de importacion y esportacion, sin diferencia ninguna que tendiera á proteger ni á combatir ninguno de ellos, y hubiera sido entonces un buen coronamiento de esta obra la supresion del derecho diferencial de bandera.

Si el propósito era por el contrario llegar pronto

á la declaracion de puertos francos, empezando por suprimir los derechos de esportacion, para luego hacer igual supresion con los de importacion, ha debido ser la primera medida, el estudio y organizacion y aun el planteamiento del impuesto con que habia de sustituirse la renta de aduanas, sopena de crear al Tesoro de las Islas mayores conflictos de los que ya desde entonces estaban sufriendo.

Ni lo uno ni lo otro vemos en el decreto de que se trata, y hé aquí por qué lo calificamos de manco y poco meditado, y hé aquí por qué, al poco tiempo ha sido preciso derogararlo en gran parte por medio de otro, del cual nos ocuparemos muy pronto.

III.

Otro de los graves inconvenientes que ofrecia la supresion de los derechos de esportacion en las aduanas de Filipinas, no obedeciendo esta medida á un plan completo que tuviera por base la mas amplia libertad del comercio y de las industrias, era poner mas de relieve el injustificado gravámen que sufría y sufre la mas rica produccion del país, que es el tabaco.

Sometida esta produccion al régimen mas restrictivo conocido, que es el estanco ó sea el monopolio ejercido esclusivamente por el gobierno, podemos asegurar que viene á contribuir á las cargas del Estado con un 80 ó 100 por 100 de su valor en manos del cosechero, mientras que el abacá, el azúcar y demás productos naturales pagaban á lo mas, es decir, esportados para el extranjero y en bandera stran-

jera un 3 por 100 de su precio corriente en el mercado; de manera que, suprimiendo este impuesto, quedaban libres de toda contribucion los productos del país, sin que alcanzara al tabaco la menor parte de esta franquicia.

Así lo hizo presente en el consejo de administracion un ilustrado miembro de aquella corporacion, sin que sus razonamientos hubieran sido del todo atendidos; pues el tabaco tiene el triste privilegio, con ser la mas conocida y considerable riqueza de aquellas Islas, de no atraer toda la atencion que merece y de llevar la mayor parte de las cargas de los gastos públicos, como que figura en el presupuesto por el 57 por 100 del total de ingresos, aparte de la nueva vejacion que hoy sufren los cosecheros de aquel artículo, con los atrasos y aplazamientos indefinidos de su pagamento, como ya en otra ocasion hemos dicho.

Tal vez existió por parte del gobierno el propósito de llegar á los puertos francos en un plazo no lejano; pero pronto retrocedió, sin duda, ante las dificultades de este sistema, y ambos extremos se deducen del contesto de la orden número 830 de 23 de Setiembre de 1869, por la cual el ministerio de Ultramar negaba su aprobacion á un proyecto de instruccion de aduanas que remitió en consulta la intendencia de aquellas islas, el cual seguramente por su espíritu restrictivo y de continua desconfianza hacia los obligados á pagar los derechos de la renta, era el mas á propósito para dejar ineficaces todas las franquicias alcanzadas y ahuyentar los barcos extranjeros de los puertos de Filipinas.

En la citada orden se dice que era de tal importancia para el porvenir de las Islas la apertura del istmo de Suez, por las grandes proporciones que debería tomar el movimiento mercantil entre Asia y Europa, que en la opinion del Consejo de Estado era llegado ya el caso de pensar en la completa supresion de las aduanas, reemplazando esta renta con otras contribuciones, y armonizando la reforma con la organizacion especial de la renta del tabaco, y se agrega que no se debe olvidar que el comercio se dirige con preferencia á donde hay mayores facilidades, y que si al abrirse el Istmo tropieza en los puertos españoles del Archipiélago con los inconvenientes de nuestros reglamentos fiscales tomará una direccion distinta para establecer en otros puntos relaciones que no abandonará fácilmente, por grandes que sean los esfuerzos que con tal objeto se quieran hacer con posterioridad.

Despues de haber discurrido con mucha prevision sobre las graves dificultades que impedian adoptar desde luego una medida tan radical como la supresion de las aduanas, sin preparar antes los ingresos con que habia de llenarse el vacío que en el presupuesto dejarian aquellas, consigna acertadamente dicha orden de la regencia, que si por el momento y sin aquella preparacion seria inoportuna y ocasionada á irreparables pérdidas aquella resolucion, no podia decirse lo mismo para lo sucesivo, y á este fin, concluia disponiendo que la intendencia de aquellas Islas, inspirándose en las consideraciones de la orden de 29 de Diciembre de 1868, y teniendo en cuenta la reforma hecha en igual época, procediera al estudio detenido

del asunto y diera oportuno conocimiento de su resultado al gobierno.

Bueno sería que los miembros de la comisión nombrada en Filipinas para proponer reformas económicas, se inspirasen en las elevadas miras que se descubren en estas supremas disposiciones, y se impregnaran de las saludables máximas á que conocidamente obedecen; que tuvieran presente que, todo plan tributario que no tenga por base el desestanco del tabaco, no responde á la necesidad mas apremiante del país, y que el elevar los derechos de aduanas no es la manera de obtener mayores ingresos; no es esto lo que enseña la ciencia ni lo que tiene demostrado la experiencia; no es esto lo que se deduce de los ensayos hechos por personajes tan competentes como Pitt y Peel en esa nación, de un espíritu tan esencialmente práctico como la Inglaterra, cuyas doctrinas bien podemos seguir, si no en todos los ramos al menos en el económico, como ejemplos indisputables.

Nosotros, que hemos procurado imbuir y propagar de palabra y por escrito la idea de la contribución única directa, con la mira de suprimir todas las indirectas, ó al menos aquellas que impiden ó entorpecen el desarrollo de la riqueza, no podemos ver en uno sistema mixto sino un doble mal, y en sus resultados un malestar causado injustificadamente.

Como quiera que sea, dos medios habia para enmendar la omisión observada en el decreto de 29 de Diciembre de 1868, ó proceder desde luego al planteamiento de una contribución para llenar el déficit que resultaba en la de aduanas, ó restablecer los derechos

de esportacion hasta tanto que se estudiaba y preparaba aquella, y hubo de adoptarse este último estremo como el mas fácil y ménos ocasionado á complicaciones, dictándose el decreto de 16 de Octubre último, que pasaremos á examinar.

IV.

El citado decreto está respirando indudablemente ese espíritu libre-cambista de que se halla impregnada la atmósfera de los presentes tiempos, espíritu que ha alcanzado ya señalados triunfos y destruido famosos sofismas; participa, sin embargo, este trabajo del sistema mixto, puesto que hay en él algo de protección y algo de privilegio; se descubren todavía los esfuerzos del principio proteccionista, pero se ha tenido la habilidad de satisfacer en parte las exigencias de este género, no gravando la bandera extranjera, sino dejando libre la nacional en la importacion procedente de la Península.

No queremos atribuir á esta suprema disposicion toda la gloria de la igualacion de banderas; porque habia sido ya anunciada en el decreto de 29 de Diciembre de 1868 para despues de dos años; pero es lo cierto que por el presente que examinamos queda asegurado y legalizado este importante triunfo de nuestras doctrinas, debiendo regir la supresion del derecho diferencial de bandera en Filipinas desde 1.º de Julio del corriente año, y llenos de fé en las seguras consecuencias de este gran paso dado en el camino de la libertad de comercio, no titubearemos en asegurar que dentro de pocos años tendremos oca-

sion de publicar los resultados efectivos de esta medida en el movimiento mercantil de aquellas Islas, y en el desarrollo consiguiente de su incalculable riqueza.

En el mismo vivificador principio libre-cambista está fundado el cuadro de derechos de importacion procedente del extranjero: se clasifican todas las materias importables en determinadas agrupaciones, y quedan reducidos á 107 los artículos sujetos al adeudo, fijando como tipo máxima de esto el 10 por 100, en cuyos dos extremos aventaja conocidamente este arancel al de 28 de Diciembre de 1868.

El restablecimiento de los derechos de esportacion, si bien es un paso de retroceso comparado con el decreto anterior, ha sido una necesidad exigida por el estado angustioso del Tesoro de aquellas Islas y por la falta de trabajos preparatorios con que plantear por ahora otro género de impuestos: se ha procedido, sin embargo, con parsimonia al fijar los tipos de adeudo, dándoles un carácter puramente fiscal, como que no llevan otro objeto que el de hacer contribuir de una manera indirecta á los gastos del Estado á los ramos de riqueza que se esportan, descartando del catálogo aquellas materias ó artículos que solo se presentan en pequeñas cantidades.

Todo el trabajo por su buen método y simplificación revela la competencia de las personas que lo han confeccionado, y la meditacion con que en él han procedido, colocándolo á la altura de los mejores aranceles de las naciones mas adelantadas, por lo cual damos el parabien al departamento de Ultramar, así como felicitamos á las islas Filipinas por la nueva era

de prosperidad que con esta reforma se inaugura.

Hay otra parte en este decreto que es á la vez de suma importancia y es la relativa á una nueva instruccion de aduanas; no hay duda que un reglamento restrictivo, en que predomine un mezquino espíritu burocrático, que solo atiende á asegurar la recaudacion de la renta y que en cada obligado á pagarla vé un defraudador, puede dejar ilusorios los saludables efectos de las franquicias mejor concebidas; así con toda precision se han fijado en el decreto de que vamos ocupándonos los puntos capitales á que ha de sujetarse la nueva instruccion, para que todas las disposiciones referentes á aduanas concurren al mismo fin y lleven la misma tendencia de dar las mayores facilidades al comercio, considerándole siempre como amigo y protector, porque él tiene el privilegio de satisfacer sus aspiraciones particulares, fomentando la riqueza de las naciones.

La supresion de los registros consulares, la admision de las consignaciones á la órden y de los cargamentos en busca de mercado, la sumision á juicio de peritos de toda diferencia que surja entre los comerciantes y la administracion, la admision en los puertos de los barcos que vayan de tránsito, la facultad de trasbordar mercancías y el establecimiento de grandes almacenes de depósito por parte de la administracion ó de los particulares, todos son puntos que obedecen al mismo principio y á la misma idea de atraer el comercio de aquellos mares á nuestros puertos filipinos, procurando así borrar ese juicio un tanto exagerado, que tiene el comercio extranjero de nuestras aduanas y de nuestra policia marítima.

Hay otro punto tambien previsto que no podemos pasar desapercibido por la influencia que ha de ejercer en la moralidad y baratura de los servicios contratados por la Hacienda pública, y es la admision de los buques extranjeros al comercio y transporte de productos entre los puertos del Archipiélago, siempre que la administracion acuerde subastar la conduccion de efectos públicos ó así lo exijan el bien del servicio ó la conveniencia general. Sabidos son los abusos que ocurren sistemáticamente en todas las subastas de la administracion en Manila; sabido hasta por las autoridades el monopolio vergonzoso que ejercen en la contratacion de estos servicios un corto número de nacionales, y que produce una carestia tan extraordinaria que bien puede calcularse que le cuestan á la administracion el cuádruplo y aun el quíntuplo de lo que costaria á un particular.

Conocido de todos los que han residido algun tiempo en aquel país es el sistema puesto en uso de ahuyentar postores, aun entre los mismos nacionales, por medio de primas que se contratan á la puerta misma del salon en que se reúne la junta de almonedas: sabido es que hay muchas personas que solo acuden á estas subastas para y exclusivamente á ganar una prima sin intencion de hacer postura ni medios para quedarse con la contrata; pues bien, la concurrencia de barcos extranjeros á esta subasta es el único medio de cortar de raiz semejantes abusos, porque

ensanchándose el círculo de la competencia, se imposibilitan estas maniobras y vienen los precios á su tipo natural: si esta disposicion hubiera existido hace un año, no hubiera tenido la resolucion que obtuvo un expediente, cuyo origen no era otro que el propósito firme de corregir estos abusos y defender los intereses de la Hacienda, aunque separándose un tanto de la ley, ni aun hubiera tenido lugar el conflicto que surgió entre las autoridades superiores.

Como para compensar la supresion de este privilegio de nuestra bandera, se concede á la misma en el decreto que vamos examinando una importante franquicia, con la mira bien conocida de abrir al comercio y á los barcos nacionales otro camino mas noble y expansivo para especulaciones lucrativas, y que al propio tiempo estrechen mas y mas los lazos que deben existir entre la Metrópoli y las islas Filipinas; referimonos al art. 4.º que declara libre de derechos toda importacion en bandera nacional, procedente de la Península.

De esta manera las manufacturas españolas tendrán siempre alguna ventaja en la competencia con las extranjeras, y es la de no estar gravadas con los derechos de entrada á que estas se hallan obligadas: por esta razon hemos dicho que este decreto participa del sistema misto; porque hay en él esta proteccion concedida á nuestras manufacturas, si bien estamos muy lejos de censurarla por el laudable propósito que revela y porque no pueden producir carestía, como que se ha adoptado el medio, no de gravar las manufacturas extranjeras, sino de exceptuar de

todo derecho á las nacionales conducidas en bandera nacional.

Por el contrario, echamos de menos el que la medida no sea completa y la franquicia recíproca, es decir, que no se conceda igual exención de derechos de importación en la Península á todos los productos de Filipinas; y si bien para consignar este extremo sería necesario el concurso de otros poderes, como lo indica el art. 17, no puede decirse lo mismo respecto á que se hubiera concedido esta franquicia ó exención de derechos de exportación á los productos del Archipiélago con destino á los puertos de España.

Así nos parece menos propia aun la frase adoptada de comercio de cabotaje, para denotar la situación en que quiere colocarse el comercio de las colonias con la Península, no solo porque falta esa reciprocidad de franquicias que hemos indicado, sino porque segun nuestra actual legislación es de índole del comercio de cabotaje que no lo ejerza la bandera extranjera, y esta limitación suponemos que no se intentará establecer en el tráfico de las provincias ultramarinas entre sí y con la Metrópoli.

CAPÍTULO XV.

Deducciones prácticas de la reseña histórica que precede. Influencia poderosa del comercio en la civilización y bienestar de los pueblos. Teoría del libre-cambio con aplicación á Filipinas, su índole y consecuencias. Que con esta doctrina se obtiene baratura y riqueza. Se refuta la preocupación de que es necesario tener á toda costa comercio español en Filipinas.

La ligera reseña histórica que acabamos de trazar del comercio de Filipinas y su legislación pone de relieve varios hechos y preocupaciones que son por sí mismo la condenación del sistema restrictivo y la comprobación práctica de los prodigiosos efectos de la libertad del tráfico: el estudio de este punto de nuestra historia en aquel rico Archipiélago, es en extremo interesante hoy para afirmar y propagar las doctrinas que se han ido aplicando, aunque lentamente, por el gobierno, y él nos demuestra que el libre-cambio es la gran palanca del fomento de la riqueza y de la civilización de los pueblos.

Con este sistema se dan á conocer en todos los mercados del mundo los ricos productos de nuestras Filipinas, se estimula el aumento progresivo de los mismos y creándose necesidades en la población productora se fomentan los hábitos de laboriosidad, sien-

do aquellas un nuevo aguijón para el trabajo y la producción: con él se resuelve la importante cuestión de la inmigración de capitales é inteligencias en el país y con él se da cima también al proyecto de haciendas rurales explotadas por españoles.

La primera época del comercio de Manila nos demuestra que cuando en un punto favorecido por ventajosas condiciones naturales se deja libre y desembarazada la acción del interés particular, este, por sí mismo, en busca de lucro, crea los cambios, la compra y venta que es en lo que consiste el comercio y así, acudiendo á las necesidades de la producción y el consumo, atrae riqueza y bienestar en todos sus alrededores, y este movimiento, alentado con el resultado de los negocios, entra luego en la esfera de las grandes empresas y forma los grandes centros mercantiles.

Esto es lo que aconteció en Manila en los primeros 50 años de nuestra dominación y esto combate y desvanece la preocupación de que las colonias españolas han de tener siempre el carácter de puestos militares y de predominio burocrático, por ser estas condiciones características de la raza, á diferencia de las posesiones inglesas y holandesas que tienen que ser esencialmente mercantiles por el espíritu de actividad y de empresa que distingue á aquellas naciones; pues á mas de lo que ya en otra ocasión hemos dicho, no se debe perder de vista que hay muchas provincias en España, en que descuella ese espíritu mercantil y emprendedor, que saben muy bien llevar á los puntos en donde se establecen los peninsulares que de ellas emigran.

La segunda época nos revela lo que es el sistema proteccionista, cuál es el verdadero origen de las prohibiciones y los privilegios y cómo no dan estos el resultado que se proponen sus mismos partidarios: el egoísmo de Cádiz y Sevilla, tomando la voz de los intereses de las manufacturas peninsulares, arranca del gobierno supremo contra la plaza de Manila todas las limitaciones que caracterizan el comercio llamado de la Nao de Acapulco, hasta el punto de prohibir la importación de sederías de China en Manila, que era el principal fundamento de aquel tráfico. ¿Y cuál es el resultado de estas prohibiciones? El comercio de Filipinas, que había entrado en una vía de creciente prosperidad, comienza á decaer y llega el caso de suspender sus negociaciones, por no poder resistir el peso de la opresión y la colonia paraliza su curso de desarrollo, languidece y Manila se despuebla de españoles.

Entre tanto las manufacturas españolas no se esportan, continúa el decaimiento de las fábricas nacionales, los telares se paralizan y las telas que se venden en los mercados de América son inglesas, francesas y holandesas introducidas por esas flotas anuales, que despachaba ese mismo comercio andaluz que solicitó las prohibiciones, con objeto de quitar toda competencia á los tejidos españoles en los mercados americanos.

Y no se atribuya del todo á la ignorancia de los tiempos esta lucha entre aquellas plazas rivales, ni menos el triunfo del comercio andaluz: los comerciantes de Cádiz y Sevilla no podían ignorar que el gran volúmen de la esportación que hacían de la Penín-

sula para América consistía en caldos y otros frutos naturales, que todas las manufacturas que completaban los cargamentos eran extranjeras, traídas al puerto de Cádiz por barcos extranjeros y allí, en aquellas aguas, trasbordadas clandestinamente á las naves de la flota.

El comercio de Manila estaba tambien muy apercibido de aquel juego y de aquella ficcion: lo esponia con toda claridad y con datos fidedignos en sus reclamaciones á la corte; apoyaba su derecho en razones muy fundadas y aducia máximas y principios que no desdeñarían hoy los hombres de la ciencia; porque la verdad es que esta ha existido siempre, aunque de una manera embrionaria y sus principios y máximas se derivan de la idea del derecho y la justicia y lo que tal vez pueda asegurarse únicamente es que los gobernantes que tenían á la vista datos tan elocuentes é insistían en las prohibiciones, no comprendían toda la gravedad y trascendencia de los males que con tal medida causaban; males que han llegado hasta nosotros, matando en el comercio de Manila ese espíritu emprendedor que le distinguió en la primera época y dando lugar á que se halle en manos de los extranjeros casi todo el movimiento mercantil de la que un tiempo fué llamada la Perla del Oriente.

Lo mismo aconteció en la tercera época con la Real Compañía de Filipinas, cuya instalacion combatía el comercio de Manila, como se combate todo monopolio; existían males, se buscaba el remedio y mientras la ciudad lo veía en las libertades y franquicias de su puerto, el gobierno creía encontrarlo en el monopolio y los privilegios:

esta sociedad, instituida para establecer un comercio directo entre la Península y la India y la China, no ha dejado apenas rastro de sus tentativas en este sentido: llevando entre otros objetos el de surtir á Filipinas por medio de la bandera nacional de todos los productos que necesitase de la Metrópoli para su consumo, no lograba abastecer á la plaza de vinos, aceites y frutos naturales, el contrabando aprovechaba el descuido y suplía la falta, y así resultaba, por ese sistema de privilegios, que el objeto no se alcanzaba, que en Manila se carecía de esos artículos ó se encontraban á precios exorbitantes como es consiguiente cuando se obtienen por el contrabando y no hay una competencia legal.

La única parte de sus gestiones en que produjo beneficios al país, por los capitales que repartió y la idea de trabajo que despertó, es aquella precisamente en que se apartaba de su carácter mercantil, aquella en que obraba contra sus intereses, anticipando crecidas sumas para el fomento de determinados frutos naturales y, aun en esto, á juzgar por el resultado de hoy día, no parece que estuvieron muy acertados los directores de aquella sociedad, pues lo que hoy forma la gran riqueza de las islas Filipinas, que son el tabaco, el abacá y el azúcar, no eran los artículos que les merecieron mayor solicitud y desembolsos.

Este es el resultado inevitable de los privilegios y las prohibiciones, del monopolio y del alojamiento de una competencia legítima; por el contrario, la cuarta y presente época en que tantas conquistas ha hecho nuestro comercio de aquellas Islas en el terreno del libre cambio, demuestra de una manera evi-

dente que allí está el secreto de su prosperidad y la solución de los más importantes problemas coloniales se abre el puerto de Manila á todas las banderas y se permite el establecimiento de extranjeros y comienza en seguida un movimiento mercantil, creciente cada año: se abren los puertos de las Bisayas y aparece allí una riqueza que no existía, ni se preveía tan próxima; se conceden nuevas franquicias y toma mayor incremento la producción y suprimido por fin el derecho diferencial de bandera, pronto tendremos ocasión de acumular guarismos y otros datos interesantes que demuestren de una manera palpable el vuelo que habrá tomado el comercio y la riqueza de nuestras Filipinas que han de llegar á indemnizar á la Metrópoli de una buena parte de las desmembraciones que ha sufrido, por desgracia, de todos en su inmediato imperio colonial durante el presente siglo.

Conviene, sin embargo, á nuestro propósito observar que en esta cuarta y presente época, cada triunfo ha costado una larga lucha entre la conveniencia general y los intereses particulares apoyados por las preocupaciones; que estas solo se han desvanecido con los resultados prácticos; que las exigencias y peticiones del bien comun se han presentado á su debido tiempo y las concesiones se han hecho lentamente, y al paso que una franquicia ha sido seguida de aumento de producción, este mismo desarrollo de la riqueza ha hecho necesarias más libertades: todo lo cual comprueba que en la iniciativa y movimiento del interés particular está la base de todo buen sistema económico.

Sirva, pues, de útil enseñanza á la generación pre-

sente la experiencia de los tiempos pasados; que las consecuencias lamentables del sistema prohibitivo y los ventajosos resultados de los ensayos del libre-cambio afirmen las conquistas que en este sentido se han hecho para Filipinas; perseverare el gobierno en su marcha y de la supresion del derecho diferencial de bandera no hay mas que un paso á la supresion de las aduanas, que es el ideal de la libertad de comercio.

La nacion tiene grandes deberes que cumplir en aquellos apartados mares de la Oceanía; tiene la elevada mision de civilizar las islas Filipinas y desde ellas tal vez irradiar los progresos de la civilizacion á los muchos otros pueblos y colonias que las rodean la España tiene el deber de proporcionar á aquellos pueblos distantes el mayor grado de bienestar material é intelectual, sin que en el cumplimiento de este deber pueda excusarle el error y la ignorancia, despues de tanta experiencia y hallándonos en el siglo bien llamado el siglo de las luces.

Nosotros que nos hemos mostrado siempre mas inclinados á las reformas materiales que á los certámenes sobre derechos políticos, porque en estos solo vemos el medio y en aquellas el fin, dijimos ya en otra ocasion que el primero de todos los derechos es el de poder vender libremente los productos en el punto y forma que mejor convenga al dueño, y la primera de todas las libertades la de adquirir libremente todos los objetos que puedan convenir al individuo, cualquiera que sea la procedencia, sin que deba permitirse al fisco por ningun concepto imponer limitaciones al ejercicio de estos importantes de-

rechos; porque creemos que la abundancia y la baratura es lo que constituye el bienestar de un pueblo y esto solo se consigue por la aplicacion genuina y rigurosa de la libertad de comercio en toda su estension y consecuencias.

II.

El comercio es la vida de los pueblos modernos y el mas poderoso agente para difundir la civilizacion; esta industria que tiene el privilegio, como hemos dicho, de hacer su negocio sirviendo á los intereses del productor y del consumidor, no es otra cosa que la satisfaccion de todas las aspiraciones, y por esto es tan necesario dejar enteramente libre y desembarazada la accion del interés particular; que toda solicitud y afan de la administracion se dirija á proporcionar las mayores facilidades al comercio, á que ni la mas ligera traba entorpezca su movimiento unificador, que nada se oponga á su marcha de expansion, porque ella es la marcha progresiva de la humanidad.

La navegacion es el gran vehiculo para hacer universal este movimiento y para llevar á las mas apartadas regiones del globo la satisfaccion de todas las necesidades; pero el navegante necesita ser en los mares tan libre como los pájaros en el aire, para que pueda dirigirse, segun las estaciones, á las zonas que mejor le convengan; para que pueda entrar y salir libremente en todos los puertos sin distincion de banderas; para que pueda invernar en ellos, hacer estadias, cargar ó descargar, segun mejor interese á los negocios que haya previsto ó encuentre á la

mano, sin que innecesarias exacciones fiscales ó reglamentos restrictivos de policía entorpezcan en lo mas mínimo la mas insignificante especulación.

La nacion que por su parte llegue á realizar este ideal de la libertad de comercio, pronto se pondrá á la cabeza del mundo civilizado, ó por lo menos rivalizará ventajosamente con la poderosa Albion, y el dia que todas las naciones pongan en práctica est sistema, entonces estaremos cerca de la verdadera democracia, de la fraternidad universal, siendo tan arraigado y profundo el convencimiento que abrigamos de esta seductora verdad, que casi consideramos como una desgracia para la humanidad el que la fortuna hubiese favorecido á los hijos del Lacio, hasta el punto de permitirles llevar á efecto aquel célebre y tremendo anatema de *Delenda est Carthago*; porque de una parte vemos el gérmen de la libertad por el comercio, y de la otra el triunfo del monopolio por la fuerza de las armas.

Si los hombres de la revolucion francesa, en vez de dar suelta á sus imaginaciones calenturientas y de perder el tiempo en ensayos de sistemas políticos hubieran sabido inspirarse en un espíritu práctico y en las verdaderas causas del malestar de su país, hubieran de seguro acometido antes de todo las reformas económicas que su estado social reclamaba, y de esta manera cuánto mayores hubieran sido los beneficios que la humanidad reportara de aquel movimiento! mientras que con el rumbo y forma que se dió á la revolucion quedaron desatendidas las verdaderas necesidades del pueblo y continuó el malestar, dando señales de tiempo en tiempo con grandes sa-

rudimientos de que aun no se ha encontrado el remedio.

La libertad del pensamiento tuvo su origen en Alemania; las libertades políticas nos vinieron de la sesuda Inglaterra, y en cuanto á la Francia lo que hemos sabido copiar es la frivolidad y la corrupcion de las doctrinas, la adulteracion de las prácticas, el cesarismo, el desengaño y el escepticismo, que es uno de los mas grandes males que nos afligen.

En la poderosa república de los Estados Unidos, que estamos muy lejos de presentar como modelo absoluto de imitacion, observamos hoy un cambio en materias económicas que no debe pasar desapercibido; allí se levanta hoy un gran clamoreo contra el sistema protector, el partido democrático ha enarbolado la bandera del libre-cambio y debe presumirse con fundamento, á juzgar por la gran influencia que en aquella nacion ejerce la opinion pública y por la energía y la fé con que los partidos sustentan sus doctrinas, que pronto veremos allí el triunfo mas completo de la libertad de comercio: nosotros quisiéramos ganarnos la mano, presentando en nuestras islas Filipinas un modelo de libertades económicas allí donde la libertad civil es tan grande, donde existe la contribucion de puertas y consumos, donde solo ahora se organizan las aduanas, allí queremos ver la realizacion del libre-cambio y no cesaremos de predicar estas doctrinas para infiltrarlas en todas las clases altas y bajas, y principalmente en aquellas que tienen el privilegio de influir y dirigir á las demás.

Las teorías del libre-comercio tienen que ser siempre bien recibidas en todos los puntos en que se

proclamen; porque ellas se fundan esencialmente en la utilidad comun, que es la base sobre que deban asentarse todos los sistemas sociales. Las doctrinas de lo que hoy se llama el libre-cambio son una derivacion de los verdaderos principios de la filosofia cristiana, en cuyas máximas divinas se descubre bien claramente el afan de proporcionar á todas las clases de la sociedad el mayor grado de bienestar material ó intelectual.

Si estudiamos la idea objetiva del sistema de la libertad de comercio, veremos que no es remontarse á esferas muy elevadas el sentar estos principios para descender á una cosa tan material como es el comercio; el objeto de esta doctrina es proporcionar á todos los pueblos artículos abundantes, buenos y baratos, esto es, que las sustancias alimenticias y los demás objetos necesarios ó útiles para la vida se pongan al alcance del mayor número posible de los individuos de la humanidad, lo cual es, sin duda, procurar el mayor grado de bienestar á todas las clases de la sociedad y contribuir de esta manera al bien general, á la conveniencia de todos, á lo que hemos dicho arriba, á la utilidad comun.

Imitando un concepto usado por el célebre ministro inglés que inauguró la práctica de estas doctrinas en su país y tanto ha contribuido á la riqueza y prosperidad de la Gran Bretaña diremos respecto de Filipinas que la libertad de comercio es el arroz barato, cuya idea, que no es el delirio de una imaginacion acalorada, sino por el contrario una verdad práctica no puede ser mas filosófica ni mas humanitaria.

Quien dice el arroz barato dice tambien la abun-

dancia y baratura del vestido de las personas el mobiliario de las casas, los instrumentos de las ciencias y artes, los útiles de labranza, los medios de transporte y comunicacion, todo lo que es necesario para el desarrollo del saber humano y la prosperidad de las industrias, todo lo que conduce á proporcionar el bienestar á la Sociedad.

El afán por lo barato es un hecho universal en la historia; en todas las épocas y en todos los países el hombre va buscando siempre lo mas barato, aunque tenga posibles para otra cosa, porque de esta manera le quedan mas medios, mas dinero para llenar otras necesidades, para satisfacer otros goces.

Este movimiento instintivo de la humanidad es tambien un principio de economia política fundado en la experiencia y en la observacion: el gran interés de todos los pueblos es producir la mayor cantidad de artículos con los menores gastos, para darlos luego al menor precio posible: esto interesa sobre manera al consumidor, que es el público, porque teniendo los artículos baratos satisface mas fácilmente sus necesidades y adquiere mayor cantidad de goces, sin perjudicar al productor, porque abaratándose un artículo se aumenta el consumo, y aumentando el consumo puede vender mas y producir mas.

Podrá parecer un tanto utópica esta reflexion, pero es indudable que seria un grau beneficio para las Islas el que, en vez de vivir el indígena en una pobre choza, sin una silla, sin una cama, sin una mesa, sin unos platos en que tomar su mezquina racion de arroz y sal, lo viéramos habitando en una casa de tabla por lo menos, techada con un material

que pusiera á cubierto su modesta fortuna y su tranquilo reposo del frecuente azote de los incendios, que le viéramos comer en una rústica mesa una comida frugal pero abundante y en vez de cubrir su desnudez con unos andrajos, vestido convenientemente, llenando las condiciones tan necesarias de decencia y de limpieza.

Estos adelantos, que están muy lejos de ser un estado perfecto, significarian, sin embargo, un gran mejoramiento en el bienestar del pueblo y darian una idea muy ventajosa de la nacion dominadora, de la nacion encargada de esparcir en aquellos paises, á la par de la luz del cristianismo, los beneficios de la civilizacion europea, su inseparable compañera.

Mas de una vez hemos reflexionado hasta qué punto llegaria el desarrollo y perfeccionamiento de la produccion de Filipinas, si se hallaran al alcance de la generalidad de los indígenas los excelentes útiles de labranza que en Europa son ya demasados comunes, si estuviera en sus manos el poder aplicar toda clase de maquinaria al cultivo y explotacion de la inagotable riqueza de aquel suelo privilegiado; si en todas las islas y por todas las costas hubiera puertos abiertos al comercio, si el ganado de labor tuviera un precio medio en todas las provincias por la facilidad de las comunicaciones, si el país lo estuviera cruzado de caminos y canales, pues todos estos puntos están comprendidos en el deber de la administracion de proporcionar al tráfico las mayores facilidades.

Y esto no es un imposible; todos estos adelantamientos, todas estas apetecidas ventajas se obtienen

llevando siempre puesta la mira á resolver el gran problema económico de producir la mayor cantidad de artículos con los menores gastos posibles; adoptando el gobierno este principio por base de su conducta en el sistema colonial, inspirándose en ellos nuestros industriales y abandonando completamente el erróneo cálculo de buscar solo el lucro en la carestía de los productos, en el alza del precio: es mas conveniente producir mucho á poco costo, para venderlo á precio moderado, que subir el precio de lo poco que se produzca; el industrial que produce 100 de un artículo dado y lo vende á 20 no debe esperar la eventualidad de que el producto escasee y encarezca y se venda á 30 y 40; porque entonces es lo probable y casi seguro que el consumo disminuya y por tanto venda menos; preciso es que tenga en cuenta que su negocio está en producir 300 de aquel mismo artículo y dárselo al precio de 10 en vez del de 20; porque entonces entra mayor número de personas á consumir y las mismas que antes consumían una pequeña cantidad vienen á consumir por efecto de la baratura mayor suma, siendo el resultado de la operación mayores ganancias para el productor.

Cuando tanto el arroz como las demás sustancias alimenticias, los objetos que constituyen el ajuar mas preciso de una casa, los útiles é instrumentos de labranza y de las demás industrias, lleguen á obtener la mayor baratura en sus precios, entonces veremos la abundancia en la mesa del indígena, la comodidad en sus casas y el perfeccionamiento en sus industrias; porque la misma cantidad que hoy le cuesta vivir mal, le costaria entonces vivir bien y estas nuevas

necesidades creadas serán un nuevo estímulo para el trabajo, para producir mas con el objeto de satisfacer mas goces y lanzaran al indígena en el gran movimiento recíproco y continuo de la civilizacion actual de producir y consumir.

III.

Pero esta baratura de todos los artículos necesarios y útiles para la vida, que es de lo que depende el bienestar de la sociedad, no se consigue sino con la mas amplia libertad en todas las operaciones del tráfico mercantil, sin que se dejen libres y desembarazadas al especulador todas las vías, todos los campos, en que pueda ejercitar su espíritu calculador. ¿De qué servirá la resolucion del problema que acabamos de esponder? ¿de qué servirá ese movimiento anñado de todos los pueblos de producir con el menor coste para vender al menor precio, si al irse á trasportar esos artículos desde los puntos de produccion á los mercados de consumo desaparece esa baratura, si por efecto de los derechos de importacion y esportacion, por las prohibiciones indirectas y por los mil requisitos que exige un sistema aduanero encarece aquella produccion?

Es ya una verdad incontrovertible que cada pueblo no puede producir todos los artículos necesarios para su bienestar; porque hay ciertas producciones que no se dan si no en determinados climas; el algodón, por ejemplo, de que tanto uso se hace en todas partes, no se produce sino en zonas cálidas ó templadas y, sin embargo, á los habitantes de las regiones frias les

gusta también vestirse con telas de algodón: lo mismo diremos del tabaco, el azúcar, el café y otros frutos coloniales que exigen ciertas condiciones climatológicas, pero que son de consumo general en el globo, así como en las mismas islas Filipinas es tan apetecido el hielo para las bebidas, sobre todo, en la estación de los fuertes calores: de forma que á todas las naciones interesa la importación de artículos extranjeros.

Es también otra verdad que la riqueza y bienestar de un país se señala primeramente por la mayor producción de los frutos propios de su clima y adecuados á su terreno, hasta un punto que excede generalmente del consumo interior y exige la exportación para otros países, sin cuyo estímulo no aumentaría aquella ni se llegaría á la abundancia y á la baratura; pues bien, esta baratura poco aprovecharía al productor y á los consumidores si las operaciones de extraer estos artículos de un país ó importarlos en otro encuentran tales trabas y ocasionan tales gastos que encarezcan sus precios de una manera excesiva y les hagan irrealizables en los mercados de consumo ó al menos de difícil venta: lo cual demuestra que el mayor interés de un país productor está en el fomento de la exportación de sus productos.

Hé aquí, pues, la necesidad del libre-cambio, la necesidad de dejar obrar libremente al interés particular y proporcionar facilidades al comercio, para que el comerciante pueda sin traba alguna extraer frutos de un punto en donde están baratos ó importarlos libremente en donde están caros, porque de esta manera, al paso que él obtiene una ganancia, protege al productor y hace un servicio al consumidor. De aquí

viene la necesidad de la libre esportacion é importacion de toda clase de artículos en todos los países, de forma que un negociante del punto mas apartado del globo no haya de tener en cuenta para sus especulaciones mas que el precio respectivo de un artículo en los centros productores y en los mercados de consumo, y que solo con estos datos pueda desde luego despachar sus cargamentos en la seguridad de que la legislacion del país á donde se dirija no ha de entorpecer ni menos hacer fracasar su especulacion.

Establecidas estas bases, inútil es refutar las doctrinas de los que creen que es un mal que las Filipinas tengan que comprar tan grande cantidad de artículos del extranjero, que le convendria mas ser tambien un país manufacturero y que el exterior saldará en dinero la diferencia de la importacion á la esportacion: baste someter este error lamentable á un análisis sencillo que consiste en buscar, señalar y definir el perjuicio que sufren las Islas, que no son bastantes á producir todo el volúmen de artículos coloniales que demanda la Europa y les paga á buen precio, en comprar con el producto de su suelo todas las manufacturas que les sean necesarias ó útiles: díganos los contrarios, si no es lo mismo comprar con el producto del azúcar, del tabaco y del aba cá, la loza quincallería y telas que necesita el país para dejar de producir una cantidad de aquellos frutos naturales, para dedicar una parte de sus fuerzas á producir esas manufacturas que le convienen, ó díganenos si seria mas conveniente privarse del uso de las telas extranjeras por el solo hecho de proceder del extranjero.

Nosotros diremos que en circunstancias idénticas de ambos países productores, el resultado de ambas especulaciones será idéntico, porque lo mismo es adquirir una manufactura á cambio de un fruto natural que pagarlo en dinero; pero en las circunstancias especiales de las islas Filipinas, todas las ventajas están de su parte en producir la mayor cantidad de sus artículos coloniales, y con su producto comprar todos los artefactos que necesite; porque la Europa no puede producir aquellos, y el error estaria en pretender hacerlas manufactureras, porque ellas no podrían dar con la misma baratura que se dan en Europa los artículos manufacturados.

El sistema de la balanza del comercio ha caducado; las sólidas doctrinas de Adam Smith se han difundido por todas las naciones, y nadie cree ya que la prosperidad de un país se obtiene á costa de la miseria ó de las pérdidas de otro: la ciencia ha demostrado que los adelantos y la producción de un pueblo, lejos de perjudicar, contribuyen bajo una legislación libre-cambista al mayor bienestar de todos los demás; así la Europa toda está interesada en que todos los puntos del globo prosperen, aumenten y abaraten su producción, porque así podrá satisfacer mas fácilmente sus necesidades y dar mayor salida á sus productos.

Estos mismos principios rechazan la idea de que es absolutamente indispensable tener comercio español en las provincias ultramarinas, y con ellos se combate el proyecto de modificar la legislación aduanera de Filipinas en el sentido de ofrecer ventajas al establecimiento de un cambio de productos propios

entre la Península y aquellas Islas, porque estos dilemas no tienen contestacion. Si la poblacion de aquel Archipiélago necesita ó desea los productos españoles, es inútil toda proteccion, pues no tiene el comercio mas que llevarlos á aquellos puertos: si, por el contrario, no los necesita, porque los encuentra mejores y mas baratos de otras procedencias, entonces es injusto privar á aquellos habitantes de estos beneficios, y sobremanera vejatorio el obligarles á que los adquieran mas caros, pagando esta contribucion indirecta para que se enriquezca una provincia manufacturera ó una determinada plaza de comercio.

Si la Península tiene necesidad de los productos del suelo filipino, el interés particular tiene espedito el camino para adquirirlos en aquellos mercados al mismo precio que los toman los extranjeros, sin que sean justificables las ventajas que en esta parte quiera concederse á los nacionales con alguna restriccion aduanera, pues todo lo que sea alejar competencia en la demanda ha de refluir en perjuicio del productor del país, y despues de todo en el mismo consumidor de la Península; si por el contrario, en España no se necesitan los artículos de Filipinas y á nada conduce el dar existencia artificial á un tráfico que para sostenerse se veria precisado á pedir cada dia nueva proteccion.

CAPITULO XVI.

Las aduanas en su origen y curso hasta los modernos tiempos. — Su incompatibilidad con el vapor y la electricidad. — Causas que impiden el que las naciones europeas puedan suprimirlas por ahora. — Circunstancias especiales que concurren en Filipinas para poder adoptar por sistema su supresion. — Ojeada sobre la legislacion de cereales en aquellas Islas.

Las aduanas en su origen tuvieron por principal objeto el cobrar un impuesto sobre todos los géneros de comercio, ya fueran frutos naturales, ya artículos manufacturados, para atender con él á los gastos del Erario en una época en que no se conocia la contribucion directa repartida equitativamente entre todos los ciudadanos con arreglo á sus bienes ó sus industrias.

La existencia de esta institucion data de los tiempos mas remotos, como que formaba parte del sistema económico de los romanos, si puede llamarse así, y se conoció tambien en las repúblicas de la Grecia, con la diferencia de que en estas solian ser módicos los derechos con tendencia de atraer el comercio, mientras que entre aquellos la legislacion para precaver y castigar el fraude era tan rigurosa y el impuesto tan gravoso, que ya en aquel tiempo sur-

gían quejas y clamores del comercio contra la exorbitancia de los derechos, contra los abusos en el procedimiento de la exacción y aun contra la institución, habiéndose esta abolido y vuelto á establecer mas de una vez, si bien en este sistema no se llevaba otra mira entonces que el de recaudar mayor cantidad por aquellos medios que no se consideraban equivocados.

La república de Venecia fué el primer pueblo que convirtió las aduanas en un medio de proteger directa y poderosamente su comercio nacional: dueña como era de todo el tráfico que daba tanta importancia al Mediterráneo, quiso monopolizarlo, quiso aprovecharse sola de aquel movimiento, ahuyentando la competencia de las otras naciones, haciendo pagar dobles derechos á los negociantes extranjeros, y hé aquí el principio del sistema proteccionista, sistema egoísta que, sin duda, fué el que despertó en los portugueses la idea de ir á buscar por otros caminos esas mercancías asiáticas que eran todo el atractivo del comercio de Oriente.

La Inglaterra vino á ser despues la gran imitadora del espíritu egoísta de monopolio de los venecianos y su heredera del dominio de los mares en los nuevos, vías y anchos horizontes que los portugueses y los españoles acertaron á abrir con sus grandes descubrimientos. Su célebre acta de navegación publicada en 1622, que á primera vista no tenia otro objeto que el de hacer el comercio de Inglaterra enteramente inglés, y el que aun la importación de efectos extranjeros se verificara en sus puertos por medio de barcos ingleses ó de barcos de la misma nacionalidad que los productos importados, es, sin

embargo, la que le llevó á apoderarse de casi todo el comercio del mundo.

La Francia no tardó mucho tiempo en adoptar un sistema aduanero llevado al mas alto grado de proteccionismo; su espíritu restrictivo se escitó grandemente con la aparicion del acta inglesa, y su legislacion de 1664 prohibió casi completamente la introduccion de todo artículo extranjero, se establecieron tres líneas de aduanas interiores y esa triple barrera contra el movimiento, que impulsaban las mismas necesidades del país, duró hasta fines del siglo pasado.

La dominacion árabe fué la que introdujo en nuestra España las aduanas con el nombre de almojarifazgo, confirmando la institucion para sus reinos D. Fernando el Santo; comenzóse por una tarifa moderada que no tenia mas objeto que el de allegar fondos para contribuir al sostenimiento de las cargas del Estado; pero fueron subiendo los derechos de tal manera durante la dominacion de la casa de Austria, que llegó á pagar todo efecto importado el 30 por 100 en Castilla y el 20 en la corona de Aragon, con lo cual y los abusos consiguientes al sistema de arrendamientos de esta renta, se puede tomar una idea de las vejaciones que sufría el comercio y se puede explicar fácilmente el empobrecimiento de nuestros pueblos en aquella época.

Así continuaron las cosas hasta mediados del siglo pasado, en que los buenos principios de la ciencia económica penetraron en las regiones gubernamentales, en que empezó á consultarse en este género de resoluciones mas al bien general que á deter-

minados intereses particulares: se abolieron los arrendamientos de las rentas, pasando su recaudacion á formar parte de la gestion de las oficinas de Hacienda; en 1773 se formuló un nuevo arancel general de aduanas y en 1778 dió Cárlos III su célebre reglamento del comercio libre, en el que comienza la série de franquicias que ha ido conquistando el comercio español y que ha alcanzado á nuestras Colonias.

Igual movimiento liberal se ha observado hasta nuestros dias en las naciones mas adelantadas de Europa, todas han ido reconociendo sus errores: la Inglaterra, la autora de las actas de navegacion, enarboló la bandera del libre-cambio, la Francia la ha aceptado en su último tratado con aquella nacion, á pesar de las sutiles maquinaciones de los proteccionistas; en los Estados-Unidos, como hemos dicho, se entabla una campaña que tendrá por resultado de seguro el triunfo completo de la libertad de comercio y hoy, con la supresion del derecho diferencial de bandera, solo pueden considerarse las aduanas como una contribucion indirecta, que se exige por medio de derechos módicos para contribuir con los demás impuestos á levantar las cargas del Estado.

Si reflexionamos las desastrosas guerras á que ha dado lugar ese sistema de desconfianzas entre las naciones, representado por las aduanas, el aislamiento en que por tanto tiempo han estado unas de otras y las privaciones que por tantos siglos se ha hecho sufrir á los pueblos con las preocupaciones de la escuela proteccionista, habremos de concluir afirmando que dulan mayores rémoras que han encontrado en

su curso los progresos de la humanidad es el sistema aduanero.

Y si nos paramos á considerar el carácter de la civilizacion actual, su tendencia conocida á la unidad, su movimiento continuo, su actividad fabril, su afan de producir para todos y de consumir lo que en todas partes se produce, encontraremos tan claro como la luz del dia que las aduanas son incompatibles con el vapor y la electricidad y que esta institucion es por tanto un anacronismo en el presente siglo.

V.

Sin embargo, al tratar de suprimir definitivamente las aduanas en Filipinas, la primera observacion que ocurre hacer es la de que, á pesar de todas las excelencias que se atribuyen á este sistema, se vé que las naciones de Europa en un grado de civilizacion mucho mas avanzado que aquellas Islas, y en donde economistas notabilísimos han procurado difundir las doctrinas libre-cambistas, elevándolas hasta las esferas de los gobiernos, se conservan las aduanas y la misma Inglaterra, que hace años ha adoptado aquellas doctrinas para solucion de todas sus cuestiones económicas, no las ha suprimido, ni parece que está próximo á hacer este ensayo en sus estados europeos.

Vamos á contestar á esta reflexion con razones que están al alcance de todos: en primer lugar, las naciones de Europa no han adoptado del todo en la práctica las máximas del libre-cambio, ya por no atacar de frente la parte de opinion pública que se opo-

ne á los progresos de nuestro sistema, ya porque hay realmente ciertos intereses creados á la sombra de los principios proteccionistas, que no se quieren herir de un golpe, porque no conviene arruinar ninguna empresa ni industria, por insignificante que sea, y por esto aun los mas ardientes partidarios de la libertad de comercio entienden que el sistema debe introducirse gradualmente, para que una transaccion repentina no sorprenda y cause la ruina de esas industrias, á quienes el sistema contrario ha dado una vida artificial.

En Europa las naciones mas adelantadas son manufactureras, como la Francia, la Inglaterra y la Alemania, se conservan aun grandes rivalidades entre ellas, se cree que hay todavía algunas industrias que necesitan proteccion y se considera, no sin fundamento, que á pesar de haber desaparecido el derecho diferencial de bandera, el hecho solo de tener aduanas y haber de pasar por ellas todo lo que viene de fuera da alguna ventaja á lo que se produce dentro.

Hay, además, otra razon del momento muy poderosa y la que, á nuestro juicio, decide siempre la cuestion á favor de la conservacion de aduanas en Europa: es la de que esta renta figura por un guarismo muy respetable en el presupuesto de ingresos de las principales naciones; y de suprimirlas iria á aumentar esta la contribucion directa, con cuyos tipos actuales se consideran los pueblos ya demasiado gravados: cuando los gobiernos y la administracion han llegado á ser tan estremadamente costosos que apenas pueden vivir con los ingresos ordinarios, viéndose precisados á cada paso á contratar empréstitos.

cuyos intereses vienen luego á aumentar los gastos anuales, no es posible que se trate de privarse de la mas insignificante parte de las rentas. Cuando el mayor alarde de poder de estas naciones, que se llaman civilizadas, consiste en tener un número enorme de cañones de gran calibre y en presentar ejércitos como los de Xerjes, no hay que pensar en que se intente economías.

En nuestras posesiones de la Oceanía afortunadamente no sucede lo mismo y no pueden alegarse estas razones: allí la única preocupacion que habia que combatir, que era la de los que pedian proteccion directa al comercio español, para poder luchar ventajosamente con el extranjero, han tenido que desaparecer por efecto de la supresion del derecho diferencial de bandera.

Las islas Filipinas no son en rigor manufactureras; su gran riqueza está en la agricultura y consiste en la produccion de artículos apetecidos en todos los puntos del globo: es cierto que una buena parte de las telas que se consumen en el país son producto de su propia industria como los guingones, rayadillos, nípia, piñas y sinamáis; pero á mas de que dudamos que los tejidos similares extranjeros puedan competir ventajosamente por aquellos con su precio, hay que tener en cuenta respecto de estas industrias dos puntos muy importantes, uno es que casi todas ellas necesitan del algodón y la seda, cuyas primeras materias abundarán en el mercado por efecto de esa libre entrada que nuestro sistema daría á todo lo que procede del exterior, y esto mismo acontecería con toda la maquinaria que estas industrias necesitan para

perfeccionarse y para poder llegar á toda la baratura que buscamos para la vida del indígena.

El otro punto es una especialidad característica de aquel país; todo ese volúmen no despreciable de manufacturas que en él se produce, procede de industrias que pueden llamarse domésticas, procede de telares en que trabajan un corto número de operarios ú operarias, que las mas veces son la propia familia y algunos allegados del modesto empresario: no hay pues grandes fábricas y por tanto no hay capitales empleados en estas industrias; así, pues, si por el planteamiento de nuestro sistema fuera preciso abandonar estas manufacturas, que lo dudamos, no hay capitales perdidos, no hay industriales arruinados; con la misma facilidad con que estos plantean sus telares adoptarán otra manera de vivir y si se dedican á la agricultura, explotando esos inmensos terrenos valdíos, ellos mejorarán de situacion y el país ganará grandemente; para comprobar este aserto no hay mas que comparar la riqueza y bienestar de las provincias que no dan mas que arroz y esos tejidos, con las de otras que producen azúcar y abacá.

Á mas de esto, la renta de aduanas no figura por una gran suma en el presupuesto de ingresos, ni los pueblos están gravados con crecidos impuestos; sabido es que el indígena cabeza de familia apenas paga cuarenta reales vellon, ó sean dos pesos fuertes, lo mismo el pobre que el rico; sabido es que el comercio y las industrias no pagan el subsidio á que están sujetos en Europa, y por tanto que hay una gran masa imponible, sobre la cual puede pesar todo lo que hoy producen las aduanas y el estanco del tabaco.

No habrá, pues, ningun otro país que se halle en mejores condiciones que nuestras Filipinas para adoptar con feliz éxito este ensayo de la mas amplia libertad de comercio y de las industrias: hoy es la ocasion propicia, lo repetimos, cuando el país se halla en la situacion que indicamos, y no debe perderse; andando los tiempos se habrá pasado la oportunidad; porque con el aumento natural de la riqueza, irá aumentando la renta de aduanas y su producto, mas el de todos los impuestos existentes y que en adelante se creen, les irá absorbiendo los gastos, que van creciendo de una manera bien injustificada.

Si tocamos la cuestion de cereales, que á primera vista parece la mas delicada, encontraremos que está ya resuelta en Filipinas y su exámen será una nueva prueba de la bondad de las doctrinas cuya práctica reclamamos: la cuestion de cereales, que ha dado lugar en Europa á tan largos y ruidosos debates y á sérios trastornos, está terminada en aquellas Islas desde hace quince años por la aplicacion del principio de la libertad del tráfico.

VI.

En los primeros tiempos de nuestra dominacion en aquel país, organizadas ya aquellas tribus en poblaciones regulares, permanecieron algun tiempo las provincias de la isla de Luzon aisladas las unas de las otras, sin hacerse entre ellas el tráfico de su mas comun y necesaria produccion, que es el arroz; imbuidos sin duda sus habitantes en el erróneo cálculo, de

que no permitiendo la estraccion, ni la introduccion aseguraban á los producto la venta del artículo y precaban el azote del hambre.

Posteriormente parece como que asomó la luz del buen principio y á su reflejo se comprendió, aunque de una manera imperfecta, que cuando una provincia tenia una buena cosecha de aquel artículo alimenticio, le convenia vender sus sobrantes á otras provincias, que no hubieran sido favorecidas por entonces de igual beneficio, y que cuando ocurriera una época de escasez, necesitaba á su vez comprarlo de otras comarcas, que en aquella ocasion hubieran obtenido abundantes cosechas. De aquí vino seguramente el comenzarse á extraer arroz de unas provincias para venderlo en otras; pero estaba el error tan arraigado, que fué necesario mandarse por bando, como lo hizo el gobernador marqués de Torre-Campo, que en las provincias no se entorpeciera la estraccion y conduccion del arroz para la capital, en donde se sentian los efectos del estancamiento del artículo en los sitios de produccion.

No se estendió por de pronto esta medida benéfica al comercio exterior; siguieron prohibidas la exportacion é importacion del arroz, porque el raciocinio antes anunciado no se aplicó en mayor escala y era preciso por algun tiempo que la vanidad del hombre entorpeciera sus sentidos y que continuaran las leyes humanas combatiendo la sábia ley de la naturaleza.

Ocurrían frecuentemente épocas de hambre ó gran escasez de arroz, y al cabo de algunas alternativas de bandos publicados por autoridades celosas, pero do-

minadas por las ideas entonces reinantes, tasando unas veces el precio del arroz y derogando luego tan perniciosas disposiciones, enseñados por la esperiencia, que no debemos olvidar, vinieron á transigir, por decirlo así, los dos principios beligerantes y quedó establecido que se permitiera esportar el arroz siempre que su precio en la plaza no llegara á 14 reales fuertes el caban, y que cesara el permiso de la esportacion en cuanto el precio del cereal llegara á aquel tipo, habiéndose aumentado este posteriormente al de dos duros y medio el caban.

En este estado continuó el comercio del arroz hasta muy modernos tiempos, hasta los años de 1855 y 56, en cuya época el interés de los especuladores preparaba un triunfo al principio libre-cambista, triunfo que se obtuvo en el real decreto de 29 de Abril de 1856. Esta soberana disposicion dada con el objeto de fomentar la agricultura en su mas comun produccion, proporcionó un gran beneficio seguramente al agricultor, que estimulado con los buenos precios, redoblara sus trabajos para obtener buenas cosechas del favorecido cereal, dió mayor movimiento al comercio de Manila con la China y aumentó la riqueza del país, que es esencialmente agricultor.

Pero quedaba manco aun este importante decreto, refiriéndose solo al estremo de la exportacion, sin tocar el de la importacion, porque no se dejaba obrar el interés particular, mas que en un sentido, y en este concepto tal disposicion podria traer gran penuria en una época de escasez de arroz.

Esta omision debió ser sin duda involuntaria, porque reconocido el principio de que los especuladores esportarian el arroz, cuando la abundancia abaratará los precios y que no lo extraería, cuando la escasez les proporcionara bastantes beneficios con la subida de los precios en la plaza, era consecuencia necesaria que se dejara tambien al interés particular que trajera el grano del extranjero cuando en el país escaseara.

Hiciéronse varias mociones sobre este particular en el ayuntamiento de Manila, las cuales dieron lugar á la formacion de un expediente que se resolvió por decreto del gobierno superior de 18 de Junio de 1857, declarando libre la importacion del arroz por todos los puertos del Archipiélago abiertos al comercio exterior, hasta fin de aquel año, cuyo plazo se prorogó despues haciendo estensiva la franquicia al trigo, á las harinas y al aceite de coco extranjero, y por último, esta importante medida quedó aprobada y complementada por el supremo gobierno en real órden de 30 de Noviembre del mismo año 57, por la cual se declaró estable y definitiva la importacion del arroz sin término ni restriccion alguna, como consecuencia precisa de la de 26 de Abril del año anterior de que se ha hecho mención. Los resultados de esta franquicia no han podido ser mas satisfactorios; desde entonces no se ha conocido una época de hambre en el país, y tan luego como se ha anunciado alguna escasez de aquel cereal, el interés particular se ha apresurado á importarlo llevándolo de los países vecinos.

No hay, pues, hoy aduanas para el comercio de

arroz, y nuestro plan se limita á pedir la misma completa franquicia para todos los artículos de esportacion é importacion en aquel país, con el objeto de que el interés particular obre libremente en sus transacciones, fomenten con su demanda la produccion y produzca el nivel natural en los precios de los artículos de importacion.

CAPITULO XVII.

Medios de sustituir las actuales rentas indirectas con otros impuestos. Ventajas de la contribucion directa. Tentativas hechas para su establecimiento y opiniones emitidas por la comision de reformas económicas, nombradas en Manila. Garantías que deben concederse al contribuyente y al pais, en caso de establecerse dicha contribucion directa.

I.

Si hubiésemos de tratar solamente de escogitar los medios por los cuales una nueva exaccion viniera á llenar el déficit que la abolicion de la renta de aduanas produciria precisamente en el presupuesto, pronto quedaria terminada nuestra tarea, refiriéndose, como se refiere, á un país que posee ramos privilegiados de riqueza y que apenas paga contribuciones.

Pero el principio de la libertad del comercio y de las industrias exige que todas estas entren en el libre tráfico que las ha de hacer tomar incremento y perfeccionarse, y requiere por tanto la supresion de otra renta, que es el estanco del tabaco: esta rica produccion, cuya bondad no se conoce aun debidamente, esta sufriendo hace un siglo la mas pesada y mas absurda de las contribuciones, y así la abolicion de

esté monopolio debe intentarse casi con preferencia á la abolicion de las aduanas; porque al fin esta renta grava todas las producciones del país, mientras que el estanco pesa solo sobre un ramo de riqueza y hace que sus productores sostengan algo mas de la mitad del presupuesto de gastos de las Islas.

Por otra parte, cuando se trata de reformar el sistema económico de un país, punto tal vez el mas delicado en la gobernacion de los pueblos, para obrar con acierto y no causar confusiones, preciso es trazarse un plan, y con sujecion á él ir adoptando medidas parciales que den por resultado, sin alarmas ni perturbaciones, la trasformacion del vicioso y poco equitativo mecanismo rentístico de Filipinas, en un sistema completo, científico y bien meditado, en que las teorías se modifiquen con arreglo á las circunstancias locales, sin pretender inútilmente atacar de frente aquellas para someterlas á la rigidez de un principio absoluto.

Difícil es fijar hoy, para base de cálculo; el producto medio de la renta de aduanas en Filipinas en un año; ya porque hace dos años cesaron los derechos de esportacion, lo cual significa una baja, ya porque en estos meses comienza á regir la supresion del derecho diferencial de bandera, restableciéndose aquellos, cuyas dos medidas combinadas debe producir un alza considerable; ni es necesario tampoco consignar aquí datos numéricos exactos, cuando no es nuestro propósito descender á los pormenores de aplicacion de este ó del otro impuesto; sino solamente manifestar que en Filipinas es muy practicable la idea de suprimir las aduanas con todas las contribuciones indirectas

porque la producción en general no está gravada con otros impuestos y que á la par de cada nueva exacción directa puede ofrecerse la ventaja de una gran franquicia.

Puede, sin embargo, asegurarse que la renta de aduanas bajo la legislación actual ascenderá aproximadamente á un millón de pesos; esta es la cantidad de que ha de privarse el Tesoro por este concepto, y nadie pondrá en duda que en un país rico y que apenas paga contribuciones, como se ha dicho, sea difícil obtener este ingreso por otro cualquier medio que no sea la renta de aduanas.

Pudierase comenzar por un impuesto sobre los coques y nipaes, recordando que el año 63, cuando se suprimió la venta de vinos y licores, no se gravó esta producción sino en el acopio, fabricación y expendio, y recordando que desde entonces data una buena parte del déficit con que hoy se saldan las cuentas del Tesoro.

Pero contrayéndonos al estado actual de las cosas, examinaremos quiénes serian los mas inmediatamente favorecidos con la supresion de aduanas, y fácil es comprender que lo serian el comercio y las provincias que producen el abacá, el azúcar y el café, que forman el gran volumen de la esportacion, y así la contribucion mas indicada es la que debe pesar sobre el comercio por mayor y menor, sobre las profesiones y sobre las industrias que revelan algun capital, con lo cual se daría á los ojos de los indígenas un ejemplo saludable de justicia, haciendo que mas pague el que mas tiene, y se combatiría esa preocupacion, muy generalizada en aquel país y fundada

en el actual sistema de impuestos, de que el pagarlo rebaja y el no pagar denota, si no nobleza, al ménos un género de superioridad que mal puede conciliarse con una prudente política de asimilacion, conforme con el espíritu de nuestras leyes de Indias y de las disposiciones modernas.

Si el resultado de esta exaccion no era bastante á suplir la falta del ingreso de aduanas y á formar un remanente para el momento oportuno de suprimir el estanco del tabaco, acudiríamos al impuesto indicado arriba sobre los cosecheros de las principales producciones esportables, para que á cambio de quedar libres de derechos sus artículos y poderlos extraer desde las mismas provincias productoras, contribuiran á cubrir el déficit en otra forma mas justa y proporcionada y de menos complicaciones que la renta de aduanas.

Con arreglo á un cálculo basado sobre la comparacion de datos facilitados por casas particulares esportadoras y proporcionados por el centro de aduanas, no baja de diez y seis millones de pesos el valor de la esportacion anual de las islas Filipinas: ¿podrá creerse que un país que dá esta produccion para el exterior, no puede ser gravado en un 6 por 100 de esa riqueza? Pues en este caso tendríamos ya el medio de recaudar 950.000 pesos, que es poco mas ó menos lo que se calcula que perderá el Tesoro con la supresion de la renta de aduanas.

Tomemos, por ejemplo la rica y laboriosa provincia de Albay, que esporta como término medio por valor de tres millones de pesos anuales de ese privilegiado filamento llamado abacá y juzgando desapa-

sionadamente, dígasenos si aquellos habitantes no se prestarían gustosos á pagar 180.000 duros y aun 200.000 por librarse de las molestias de llevar su produccion á Manila, por adquirir el derecho de que los barcos esportadores, sean nacionales ó extranjeros, fueran á cargar á los mismos puertos de la provincia, y allí descargarán tambien los tejidos y demás manufacturas que necesitan para su consumo y hoy tienen que ir á buscar á la capital por medio de los barcos de cabotaje.

Establecido este impuesto, procederíamos al destanco del tabaco, y claro es que siguiendo nuestras máximas habríamos de sustituir esta renta con la contribucion sobre el acopio, fabricacion y expendio y sobre los productores de la primera materia, y cuando esto decimos, lo hacemos seguros de que las provincias cosechoras de tabaco están dispuestas á hacer sacrificios pecunarios por librarse de los vejámenes que por su índole esencial causa el estanco y de las restricciones, molestias y tropelías que son su consecuencia por la necesidad de vigilar y perseguir el contrabando.

Las provincias de Cayan y la Isabela llegarían á ver hasta con complacencia la nueva contribucion cuando á la par que ella, se encontrarán el puerto de Aparri ó el de Cabo Engaño abierto al comercio universal y empezarán á abaratar por la abundancia y la competencia todos estos artículos que hoy se venden allí á precios tan exorbitantes, que llegan á absorber en un dia todo el fruto del trabajo de un año del cosechero; y téngase presente que ese mismo comercio español consistente en bebidas y comestibles

que hoy solo se ejerce en Manila, se haria pronto estensivo á los nuevos puertos abiertos y tomando incremento cada dia, aumentaria el personal de los que lo ejercen.

Deberíase tambien suprimir el estanco de la pólvora, que representa hoy una cantidad mínima en el presupuesto de ingresos y cuya renta convertida en una contribucion sobre el acopio y espendio y aun la fabricacion, vendria á contribuir en una cantidad muchísimo mayor de la que hoy produce, á los gastos del Estado, porque es preciso que desechemos raciocinios fundados en preocupaciones y pueriles temores yendo siempre á lo que es la verdad práctica: sabido es que la pólvora inglesa circula por todas las provincias y es la que prefieren los cazadores, y sabido es tambien que en todos los pueblos de las Islas se fabrica pólvora cuando la necesitan, y que en todas esas continuas fiestas de fuegos artificiales, á que son tan afectos los indígenas, no se consume sino una pequeña parte de la pólvora de estanco.

Quando estén planteados estos impuestos sobre el comercio y las industrias y sobre los principales ramos de la riqueza agrícola, saltará á los ojos la injusticia de que las otras industrias menores, los oficios y la demás riqueza no pague tambien su parte correspondiente, y fácil será entonces hacer comprender á los pueblos cosecheros de arroz y á todos los naturales, que todos en proporcion á sus rentas ó ganancias deben contribuir al sostenimiento de las diferentes cargas del Estado, que á todos aprovechan, y tendremos así por resultado establecida la contribucion directa, que es la mas justa de todas y podremos pre-

sentar en Filipinas un modelo práctico de un perfecto sistema económico.

II.

Establecido el principio incontestable de que, todos los individuos de una nación están obligados á contribuir al sostenimiento de las cargas del Estado y reconocida la necesidad de que este principio sea una verdad en Filipinas, cuando se trata de allegar fondos para regularizar la Hacienda de aquellas Islas, ninguna otra contribucion puede ser mas aceptable que aquella que grava por igual á toda la riqueza, aquella que afecta proporcionalmente á todas las rentas de la propiedad y á todos los productos de las industrias, profesiones y oficios.

¿Habr  hoy quién asegure con fundamento que es mas justo que se grave un ramo determinado de riqueza? ¿Habr  quien hoy pretenda s riamente que ciertas clases   industrias deban disfrutar el privilegio de no contribuir   sufragar los gastos de los servicios públicos? No, y seguramente no; lo que harán los contrarios á este sistema es traer   cuenta y poner de relieve los inconvenientes y dificultades del repartimiento y la exaccion, sobre lo cual habremos de hacer dos importantes reflexiones.

No hay institucion humana, por muy perfecta que aparezca   los ojos de la opinion pública y al análisis del hombre observador, que no adolezca de algun defecto, que no ofrezca algunos inconvenientes y que no sea susceptible de abusos: la práctica es de suyo impura, como dice un célebre orador de nuestros días, y las mas bellas teorías tienen que su-

frir muchas modificaciones en su aplicacion, porque el entendimiento humano concibe mas perfecciones que las que luego puede realizar; pero si por esta sola razon no se hubiera de emprender ninguna reforma ni se hubiera de intentar mejoramiento alguno en la sociedad, dejando marchar las cosas al acaso, la humanidad se veria condenada á arrastrar una vida miserable, la civilizacion no hubiera llegado á la altura en que hoy se encuentra, y ese mismo sistema vicioso y complicado de rentas de Filipinas no existiria, porque no lo ha dado la naturaleza sino que es obra tambien de los hombres, como todos los proyectos que hoy salen á la discusion, precisamente para procurar el mayor acierto.

Por otra parte, cuando se examina un proyecto y se promueve una discusion en busca de la verdad, no se deben ver aisladamente los inconvenientes que ofrece aquel pensamiento, es preciso tambien poner á su lado los males que trae el plan que existe y se trata de reformar, para que con la comparacion resulten las ventajas del uno ó del otro, y hay que distinguir sobre todo, si los inconvenientes proceden de la indole del sistema ó del abuso en los medios de aplicacion, porque los abusos se corrigen, y como hemos dicho, á ellos son ocasionadas por desgracia todas las instituciones humanas.

Querrá combatírsenos tal vez con la vulgaridad de que las rentas indirectas tienen la ventaja de que se pagan insensiblemente, porque en los artículos que se consumen está comprendida la contribucion; pero á esto contestaremos con Federico Bastiat, que en materia de impuestos no hay que atenerse sólo

á lo que se ve, sino que es necesario examinar lo que no se vé; con un sistema de rentas indirectas se encuentra el productor libre de la presencia del recaudador, que no se le examinan sus bienes, que no hay apremios ni relaciones juradas; que cuando paga lo que consume, entonces contribuye en pequeñas partidas, y si no quiere pagar un arbitrio, no consume el artículo gravado, lo cual, despues de todo, no siempre es posible.

Mas luego hay que analizar estos arbitrios en todas sus consecuencias; hay que examinar lo que grava, por ejemplo, el estanco del tabaco sobre el productor de este género, la inmensa parte de su renta con que contribuye y las trabas que el monopolio opone al desarrollo de esta riqueza tan importante del país. Es preciso respecto de las aduanas considerar la série de disposiciones restrictivas que exigen, por muy liberales que sean sus aranceles, es preciso apreciar lo que cuestan todas las molestias que ocasiona al comercio, lo que suele encarecer las producciones, y sobre todo lo que pierde y deja de ganar una provincia por no esportar é importar directamente, porque razones puramente administrativas no permiten instalar en ella una aduana.

Respecto á los consumos, aparte del espectáculo poco decoroso y nada conforme con los principios de la actual civilizacion, que presenta una ciudad cerrada por una verja ó una tapia ó un cordon de guardas, con determinadas puertas de entrada y los registros consiguientes, solo con el objeto de pagar una contribucion; hay que ver como el jornalero que vive dentro, contribuye y no está sujeto al impuesto.

rico hacendado que vive en el campo; como el que no caudal para hacer provisiones paga mas que el comprar cada día lo preciso para su sustento; hay que examinar cómo por este sistema encarecen los siglos, y principalmente los de primera necesidad, e son los que mas afectan á las clases proletarias y hay que tener en cuenta sobre todo, que esta contribucion no se funda en el principio de que cada uno pague segun sus bienes, sino en proporcion á lo que consume, lo cual es contrario á toda máxima de justicia; y el hecho solo de no concurrir con arreglo á sus facultades para atesorar, es un mal para la sociedad.

Después de analizar todos estos pormenores y consecuencias necesarias de los impuestos indirectos, irá juzgarse acertadamente si es mas justo y conveniente pagar una cuota anual proporcionada, sea por trimestres, mensualmente ó en la forma que se acomode al contribuyente, y hecho esto de buena fé y en justa proporcion de su renta, verse libre desembarazado de los aduaneros y los guardas de aduanas, teniendo libre la entrada y salida en las aduanas, obteniendo los artículos necesarios ó útiles su precio natural, disfrutando de lo que producen los países mas lejanos y viendo levantada esa barrera de aduanas que separa unas naciones de otras con perjuicio de todos.

Segun Adam Smith el mejor impuesto es el que produce el mayor ingreso en el Tesoro con el menor desembolso posible de los contribuyentes; el que se paga con mas economía y en la época cómoda para los productores; el que ofrece menos ocasiones de

fraude y conserva ileso los derechos del ciudadano: condiciones todas que reúne la contribucion directa sábiamente impuesta y que es imposible combinar en ninguna indirecta.

Lo mismo en el subsidio industrial y de comercio, que en la contribucion territorial y pecuaria pueden fijarse las épocas de recaudacion que mas convengan al contribuyente y aun pueden rebajarse los tipos en años de malas cosechas ó otras calamidades públicas y la recta razon nos dicta que, pagando todos los individuos de la nacion, será mayor el ingreso en el Tesoro, por poco que paguen, que gravándose determinados objetos y producciones y dejando libres otros.

Como la contribucion directa recae sobre una base de riqueza bien estudiada y conocida de antemano por los centros administrativos, es mas difícil el fraude que en aquellas, cuya base es el movimiento mercantil ó el consumo siempre variables y como el repartimiento y recaudacion se han de hacer por los municipios, con alguna intervencion y vigilancia de las autoridades gubernativas, á mas de aquella condicion reúne la de la economía, pues no es lo mismo señalar un tanto por ciento, del cual no pueda excederse, que crear oficinas cuyo personal se aumenta fundada ó arbitrariamente con menoscabo del producto de la recaudacion.

Por último, este impuesto no limita los derechos del ciudadano, porque no le impone la obligacion de vender su producto á determinada persona, ni en sitio designado, ni le compele á comprar lo mas caro ó menos adecuado á sus necesidades; para proteje

esta ó la otra industria, no le somete á registros y requisas, ni tiene necesidad del auxilio de batallones de carabineros ú otros agentes del fisco.

Y no hay que hacerse ilusiones respecto á impuestos: toda nueva exaccion ha de tener opositores, ha de encontrar graves dificultades; pero por esta misma razon, dada la necesidad de decidirse por alguna, debe adoptarse aquella que dé lugar á menos objeciones razonables, aquella que esté mas conforme con los principios eternos de justicia y con las leyes comprobadas de la fuerza y curso de la produccion y el consumo.

III.

Afortunadamente la idea no es nueva y las buenas teorías han ido penetrando en la opinion pública de la gente ilustrada del país: hácia 1858 ó 59 se mandó por el gobierno supremo al superior de Filipinas que se procediera en seguida al planteamiento de una contribucion directa, resolucion entonces, á nuestro juicio, un tanto ligera y poco prudente; por que no habia trabajos preparatorios hechos y era absurdo intentar plantearla de sopetón, como vulgarmente se dice; pero al propio tiempo tuvimos ocasion, por hallarnos en el ministerio fiscal, de examinar todos los informes que sobre esta materia emitieron las corporaciones y los particulares, y á la verdad los que combatian en principio la innovacion, no se apoyaban en fundamentos que pudieran resistir el exámen no ya de una discusion científica, sino aun del mero razonamiento de un criterio recto é ilustrado.

Algunos años despues, hallándonos encargado del gobierno civil de Manila y fundados en una res-órden que desechara varios arbitrios propuestos por la corporacion municipal y le prevenia que propusiera otra fórmula de impuesto que comprendiera á todos los vecinos y habitantes del municipio, intentamos plantear el subsidio industrial y de comercio con relacion únicamente á los servicios municipales se formaron los padrones, se repartieron á los concejales, que se encargaban gratuitamente de los trabajos, y en este estado dejamos las cosas en 1869.

En diferentes ocasiones las casas de comercio de Manila y otros particulares, reconociendo el deber la necesidad de contribuir al mejoramiento de la ciudad de que son vecinos, han costeadado obras cuyos gastos debia sufragar todo el vecindario, así sucedió al llevarse á cabo por D. Estanislao de Vives el proyecto del canal llamado de la Reina, para poner e-espedita comunicacion fluvial la provincia de Manila con la de Bulacan: así sucedió cuando acometimos el ensayo de una draga de mano para empezar á limpiar esa multitud de rios y esteros que cruzan la poblacion, que se están cegando por falta de policia y que bien aprovechados convertirian á Manila en una ciudad mas bella y más limpia que Venecia, y mas de una vez nos significó el comercio extranjero que estaba dispuesto á pagar una contribucion para mejorar la administracion municipal de la que es capital de las islas Filipinas.

Quando el gobierno superior ha querido oír las opiniones de personas autorizadas de todas clases se han nombrado comisiones que propusieran las re-

formas que creyeran convenientes, se ha tratado la cuestion económica, se ha discutido la necesidad de allegar fondos, no solo para cubrir el déficit hoy existente, sino tambien para acudir á los nuevos gastos que las innovaciones en la administracion del país habian de producir.

Tres diferentes proyectos de contribuciones han surgido de estas discusiones: en todas ellas se reconoce la conveniencia de reformar el sistema económico vigente, la conveniencia de desestancar el tabaco, y la necesidad en consecuencia de imponer en sustitucion nuevas contribuciones.

El primero que tenemos á la vista, autorizado con las firmas de los Sres. D. Antonio Enriquez, D. Leon Tovar, Fr. P. Payo, Fr. P. Fonseca y D. Salvador Elío, cuyo pensamiento se atribuye á este último, consigna las contribuciones territorial, comercial, industrial y profesional, y por tanto reconoce el principio de la contribucion directa, si bien limitado á las clases no tributarias: revela conocimientos prácticos del país; pero á nuestro juicio tiene un grande lunar, y es que nada nos dice del desestanco del tabaco; no determina los trabajos preparatorios que han de conducir á librar al indígena del mayor de los gravámenes que hoy sufre; no marca la época en que cree que debe acometerse esta reforma, reclamada por la opinion pública y reconocida en principio, segun creemos, por todos los individuos de la comision general.

El otro proyecto de la subcomision, compuesta de los Sres. D. José Patricio Clemente, D. Manuel Azeví, D. Joaquin Lastron, D. Bonifacio Vizmanos, don

Francisco Gil y Baus, D. Evaristo Escalera, D. Fernando Muñoz, D. Joaquin Inchausti y D. José Cabezas Herrera, debe su redaccion al último de estos vocales y no es otra cosa que la contribucion directa, hoy existente en la Península y otras naciones, si bien llevada con todo rigor hasta el último indígena de cada pueblo: el trabajo denota laboriosidad y es bastante perfecto, pero por el mismo rigor con que aplica un principio absoluto le hace impracticable por ahora. Creemos que la tendencia de la administracion debe ser á preparar el terreno para recibir una perfecta contribucion directa: pero hay que tener muy en cuenta el estado social de aquellas gentes, su espíritu y sus costumbres y pretender por tanto imponerles de una vez una nueva organizacion, es en estremo peligrosa y por tanto no muy prudente.

Ademas, como en este proyecto, aunque se llama contribucion única, directa entran el estanco del tabaco, el de la pólvora y el del aníon y la renta de Aduanas, no vemos manera de conciliarlo en la ejecucion con el plan que recomendamos de presentar al lado de cada nueva exaccion las ventajas de una franquicia positiva.

El tercer proyecto suscrito por los Sres. D. Joaquin Carbonell, D. Ramon Gonzalez Calderon, Don Tomás Balbas y Castro, D. Lorenzo Calvo, D. José Berruete, D. Benito Carreño, D. Primo Ortega y don José Felipe del Pan y que se supone idea del último de los firmantes, es una transaccion entre dos opiniones opuestas: por una parte suprime el tributo hoy existente, puesto que propone una capitacion gradual

con tendencia á establecer cierta proporción entre la exacción y los bienes del contribuyente y por otra no acepta todas las consecuencias de la contribución directa, como que no adopta la riqueza por única base del impuesto: tiene, sin embargo, á nuestro juicio una conocida ventaja sobre los otros dos y es, el que lleva por principal mira el desestanco del tabaco, que, como hemos dicho, es una necesidad apremiante en aquel país y así lo reconoce un lustrado informe que el actual intendente de aquellas islas Sr. Gimeno Agius acaba de dirigir al departamento de Ultramar.

Todos estos proyectos, pues, obedecen á un mismo principio y llevan á un mismo objeto; todos reconocen la necesidad de reformar los actuales impuestos de las islas Filipinas y la conveniencia de sustituir las rentas indirectas con exacciones directas; pero obsérvese que, siempre que se abre discusión en cualquier cuerpo colectivo ó deliberante surgen en seguida dos opiniones á primera vista antagónicas y que parecen obedecer á escuelas opuestas y sin embargo, examinando desapasionadamente la divergencia, resulta que solo consiste en la manera de llevar á efecto un mismo principio y esto es lo que ha sucedido en la comisión general de reforma económica de Filipinas; todos sus individuos, á juzgar por sus trabajos, reconocen la necesidad de establecer una contribución mas equitativa que el tributo y el estanco; todos admiten en principio las ventajas de la contribución directa, con la diferencia de que unos pretenden que la transición del uno al otro sistema se haga de una manera radical y violenta y

los otros quieren que aquella se verifique de una manera lenta y gradual, para no causar alarmas, ni perturbaciones, de manera que todos van al mismo fin, aunque por diferentes caminos mas ó menos procedentes.

Y no hay que perder de vista este punto, que la cuestion de la reforma económica en Filipinas hoy no consiste en hacer alarde de conocimientos teóricos, ni en presentar un plan mas ó menos acabado de contribucion directa; todo el secreto y toda la habilidad consiste en ir presentando medidas parciales bien estudiadas, que tendiendo todas á un mismo fin den por resultado en un período mas ó menos lejano la trasformacion completa del sistema tributario de aquel país sin grandes perturbaciones, y ya que nos hemos extendido en esta materia mas de lo que exige el objeto de este libro, no queremos terminar este capítulo sin fijar algunos puntos.

IV.

Una de las causas que hace mirar con cierta prevencion toda reforma tributaria y principalmente la imposicion de la contribucion directa, es el temor de que, una vez establecida esta, será fácil aumentar el tipo de exaccion fijado sobre la renta sin justificado motivo y que se obligue al contribuyente á hacer mayores sacrificios de los que exigen las verdaderas necesidades del país; para cuyos temores justo es decir que da sobrado fundamento la experiencia de nuestros días y de tiempos anteriores, respecto á gastos innecesarios é inoportunos en Ultramar.

Preciso es pues garantizar de alguna manera positiva que, entrándose en una nueva época de orden y de justicia, no podrán tener lugar semejantes abusos y estas garantías, á nuestro juicio, deben ser las que vamos á indicar, deducidas de las leyes vigentes y de nuestra organizacion actual.

El presupuesto anual de gastos é ingresos de Filipinas debe someterse á la aprobacion de las Córtes como se somete el presupuesto general del Estado; en él debe constar la organizacion administrativa del país con todo el personal de todos los ramos y no podrá hacerse despues ninguna alteracion en estos puntos, sin obtener antes la aprobacion de los cuerpos legisladores, discutiéndose separadamente cada alteracion.

Y no es esta ninguna gran novedad para el programa de los partidos políticos que hoy figuran en el poder; porque aquel procedimiento se ha exigido mas de una vez y alguna se ha practicado y recordamos haber leído hace algunos años en la *Revista de España* un importante artículo suserito por don José Luis Albareda, en que se demostraba con sobrada copia de razones que los presupuestos de Ultramar debian llevarse á exámen y aprobacion del Congreso, por ser el único cuerpo autorizado para ello; ciertamente que aun cuando nuestras Constituciones han establecido que las provincias ultramarinas por su índole y especiales condiciones han de regirse por leyes especiales, parece claro é indiscutible, que esas leyes las ha de hacer el poder legislativo, el único que tiene facultades para legislar.

Preciso es ademas que el Consejo de adminis-

tracion de Filipinas tenga mayor ensanche en sus atribuciones relativas á materias económicas; que no se pueda imponer ninguna nueva contribucion, ni agravar las existentes sin que preceda voto consultivo conforme de aquel cuerpo, por mayoría de votos de las dos terceras partes de sus miembros: nada mas justo que consultar la opinion del país de la manera que sea posible, cuando se trata de sacrificios pecuniarios y esto está conforme con la práctica aun de la monarquía pura, la cual solicitaba los recursos para atender á los cargos del Estado del Estamento de Procuradores á Córtes y no se consideraba autorizada para la exaccion sin la aprobacion de aquel cuerpo.

Preciso es, por último, que se den pruebas verdaderas y no ingeniosas de que se entra enérgica y lealmente en el camino de positivas economías, que se supriman gastos innecesarios, se atienda á los que son reproductivos y no se aumente injustificadamente el personal de funcionarios públicos y como consecuencia de esto, cumplir, con las ramificaciones que se crean convenientes, el decreto de creacion del cuerpo de administracion civil de Filipinas, pues no hay razon alguna para que contra él se haya formado esa atmósfera adversa, que deja ineficaces todas sus disposiciones, sin haberse derogado, á no ser que se quiera demostrar con la práctica que el orden y la justicia son incompatibles con nuestro sistema colonial, cuando precisamente en estas bases debe afirmarse la dominacion y ellas, son las que han de estrechar mas y mas los lazos que forman la unidad nacional.

Exportacion de Manila, Cebú é

PRODUCTOS.			Para la gran Bretaña . . .	Para Estados Unidos y puertos del Atlántico	Para España, Francia y mar Mediterraneo	Para Australia.	Para China . . .
Azúcar	Manila	Pls.	200.555	311.357	6.992	3.540	1.436
	Cebú	"	93.076	"	"	25.441	"
	Iloilo	"	158.948	32.332	"	86.268	"
TOTAL		Pls.	512.579	343.959	6.992	115.339	1.436
		Tons.	82.037	21.497	437	7.202	90
Abacá	Manila	Pls.	50.222	252.312	60	7.770	"
	Cebú	"	43.446	41.380	"	5.440	"
	Iloilo	"	900	"	"	248	"
TOTAL		Pls.	94.568	293.692	60	13.358	"
		Tons.	6.160	18.356	4	841	"
Café		Pls.	24.531	1.270	8.605	397	3.018
Jarcia de abacá		"	"	"	69	153	5.610
Sibucao		"	17.616	24.660	220	395	115.160
Cheros de cabacao		"	491	492	"	"	7.406
Cueros para cola		"	62	1.126	"	"	953
Concha nácar		"	1.227	1,814	"	"	85
Ahmálgua		"	5.776	"	"	"	"
Añil		Qls.	340	3.761	90	"	"
Tabaco rama		"	42.500	"	136.019	"	"
Tabaco elaborado		Mills.	20.042	2.368	7.448	5.186	22.848
Curey		Cats.	1.089	"	"	"	111
Arroz y Palay		Cavs.	8.237	1,844	"	"	"

Bollo durante el año de 1869.

	Para Siam, Siam, India y C. de Buena Esperanza.	Para Batavia.	Para S. Francisco y Costa Oeste.	Para Japon y Habana.	Total.	Exportado en 1868.	EN 1869.	
							Mas.	Menos.
186	"	120.740	"	"	705.056	745.064	"	40.008
"	"	"	"	"	118.517	185.204	"	66.687
"	"	"	"	"	277.578	255.215	22.208	"
186	"	120.740	"	"	1.101.081	1.185.483	22.208	106.605
8	"	7.546	"	"	68.818	74.098	1.393	6.068
2.306	"	22.000	174	"	334.934	401.655	"	66.721
"	"	"	"	"	90.266	68.202	27.064	"
"	"	"	"	"	1.148	298	850	"
2.306	"	22.000	174	"	426.348	465.155	27.914	66.721
150	"	1.875	11	"	26.647	29.072	1.745	4.170
250	"	4.239	"	"	42.310	47.525	"	5.215
1.771	"	1.960	"	"	9.533	18.206	"	3.093
7.057	"	"	"	"	185.110	79.156	115.954	"
264	"	"	"	"	8.233	8.561	"	328
"	"	"	"	"	2.141	4,923	"	1.781
"	"	"	"	"	3.076	4.279	"	1.203
428	"	"	"	"	6.204	5.699	5 5	"
12	"	"	"	"	4.203	3.270	933	"
"	"	"	"	"	178.519	167.646	10.873	"
27.950	"	308	"	"	86.148	92.174	"	6.026
"	"	"	"	"	1.180	1.555	"	373
"	"	"	"	"	9.481	"	9.481	"

ESTADO COMPARATIVO

del azúcar y abacá exportado desde el año 1860 al 1869 para la Gran Bretaña, Estados-Unidos y Continente de Europa.

AZÚCAR.	1869	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869
Inglaterra..... Picos.	307106	422495	101641	430173	688638	834506	460757	469483	919813	612379
Estados-Unidos. "	211262	78191	608708	54753	101327	63640	83342	90872	187614	348869
Continente de Europa.... "	47205	4174	1594	13668	8869	51036	10650	28910	16659	6382
<i>Total</i> ... Picos.	646663	54310	729913	489029	78971	418262	477556	618695	1015756	868350
Abacá.										
Inglaterra..... Picos.	102023	192662	227435	186060	299278	79316	96470	114097	137126	94568
Estados-Unidos. "	291477	100978	220394	211804	249106	239444	278883	259386	294273	208302
Continente de Europa.... "	2723	972	1036	4225	1184	8342	1614	1318	260	60
<i>Total</i> ... Picos.	396223	354612	448515	407789	476493	372102	376652	376734	424604	388820

ÍNDICE.

	Página.
PRÓLOGO.....	5
CAP. I.—Situación geográfica del Archipiélago.....	12
II.—Corto desarrollo del comercio en proporción á la riqueza del país.....	25
III.—Reseña histórica del comercio de Filipinas.....	39
IV.—Reseña histórica del comercio de Filipinas —Segunda época.....	47
V.—Reseña histórica del comercio de Filipinas —Continúa la segunda época.....	55
VI.—Continúa la segunda época.—Comercio de la Nao de Cebú.....	66
VII.—Reflexiones sobre el comercio de Acapulco.....	80
VIII.—Continúa la segunda época.—Comercio é inmigración china en Manila.....	97
IX.—Primer proyecto de Compañía de Filipinas, que no llegó á plantearse.....	114
X.—Primeras expediciones despachadas por la Compañía y marcha de los directores á Manila.....	119
XI.—Conducta poco satisfactoria de la Compañía en las negociaciones mercantiles....	140
XII.—Continúa la reseña histórica.—Cuarta época.....	148
XIII.—Cuarta época.—Inconvenientes de la aduana única en Manila.....	161
XIV.—Orden de 29 de Diciembre de 1868, aboliendo los derechos de exportación y anunciando la supresión del derecho diferencial de bandera.....	178
XV.—Deducciones prácticas de la reseña histórica que precede.....	193
XVI.—Las aduanas en su origen y curso hasta los modernos tiempos.....	212
XVII.—Medios de sustituir las actuales rentas indirectas con otros impuestos.....	225